

**No. 39762**

---

**Belgium  
and  
Mexico**

**Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the United Mexican States (with annex). Mexico City, 26 April 1999**

**Entry into force:** *1 July 2003 by notification, in accordance with article 22*

**Authentic texts:** *Dutch, English, French and Spanish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Belgium, 15 December 2003*

---

**Belgique  
et  
Mexique**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des États-Unis mexicains relatif au transport aérien (avec annexe). Mexico, 26 avril 1999**

**Entrée en vigueur :** *1er juillet 2003 par notification, conformément à l'article 22*

**Textes authentiques :** *néerlandais, anglais, français et espagnol*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Belgique, 15 décembre 2003*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

OVEREENKOMST  
TUSSEN  
DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË  
EN  
DE REGERING VAN  
DE MEXICAANSE VERENIGDE STATEN  
INZAKE LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË

EN

DE REGERING VAN DE MEXICAANSE VERENIGDE STATEN

PARTIJEN zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld;

VERLANGENDE een Overeenkomst te sluiten, ter aanvulling van genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten tot stand te brengen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden;

GELEID door de wens de grootste mate van veiligheid en beveiliging wat het internationale luchtvervoer betreft, te waarborgen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat:

- a) de uitdrukking "Verdrag" betekent het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld en omvat elke Bijlage die krachtens Artikel 90 van dat Verdrag is aangenomen en elke wijziging van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de Artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen zijn aangenomen of bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) de uitdrukking "Overeenkomst" betekent deze Overeenkomst met haar Bijlage en alle wijzigingen van de Overeenkomst of de Bijlage;
- c) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en voor de Mexicaanse Verenigde Staten, het Secretariaat voor Verkeer en Vervoer, of in beide gevallen iedere andere autoriteit of persoon die gemachtigd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- d) de uitdrukkingen "grondgebied", "luchtdienst", "internationale luchtdienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing voor andere dan verkeersdoeleinden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in de Artikelen 2 en 96 van het Verdrag;
- e) de uitdrukking "aangewezen luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met de Artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst;
- f) de uitdrukking "overeengekomen diensten" betekent de geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) de uitdrukking "tarieven" betekent de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht en de voorwaarden waaronder die prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van prijzen en voorwaarden voor agentschapsvoering en andere hulpdiensten, echter met uitsluiting van vergoedingen en voorwaarden voor het vervoer van post;
- h) de uitdrukking "verandering van vliegtuigtype" betekent de exploitatie van één der overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij waarbij op een deel van de route een vliegtuig van een andere capaciteit wordt ingezet dan op een ander deel van de route;
- i) de uitdrukkingen "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.

## ARTIKEL 2

### Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende rechten voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten door de respectieve aangewezen luchtvaartmaatschappijen:
  - (a) om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - (b) om op dat grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden; en
  - (c) om op dat grondgebied te landen bij de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal vervoer, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de in het eerste lid van dit Artikel genoemde rechten wordt geacht aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij het voorrecht te verlenen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij passagiers, vracht en post op te nemen die bestemd zijn om tegen vergoeding of krachtens een huurcontract te worden vervoerd naar een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

## ARTIKEL 3

### Aanwijzing voor het exploiteren van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een tot twee luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht in een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

## ARTIKEL 4

### Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een Overeenkomstsluitende Partij ingevolge Artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inachtneming van hun wetten en voorschriften, zonder verwijl aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor die luchtvaartmaatschappijen zijn aangewezen.
2. Na ontvangst van deze vergunningen kunnen de luchtvaartmaatschappijen op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits de luchtvaartmaatschappijen de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleven en mits tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in Artikel 13 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 5

Intrekking of opschorting van een vergunning tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in Artikel 4 vermelde vergunningen aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen te weigeren, deze in te trekken, te schorsen of er, tijdelijk of blijvend, voorwaarden aan te verbinden:
  - (a) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven te hunnen genoegen aan te tonen dat zij in staat zijn te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten, in overeenstemming met het Verdrag, gewoonlijk en redelijkerwijs toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten;
  - (b) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden;
  - (c) indien de luchtvaartmaatschappijen in gebreke blijven de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
  - (d) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappijen berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappijen aanwijst of bij haar onderdanen.
2. De in het eerste lid van dit Artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is teneinde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen te worden nageleefd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, valuta, gezondheid en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door hun bemanningen en passagiers, of namens hen, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij het binnenkomen in of verlaten van en gedurende de doorreis over en het verblijf binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij begunstigen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkaardige internationale luchtdiensten uitvoert bij de toepassing van haar voorschriften vermeld in de leden 1 en 2 van dit Artikel of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarop zij toezicht uitoefent.

## ARTIKEL 7

### Bewijzen, vergunningen en veiligheid.

1. Bewijzen van luchtwaardigheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij worden gedurende hun geldigheidsduur door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard ingevolge en overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en van vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

2. Indien de in het eerste lid van dit Artikel genoemde bewijzen en vergunningen zijn uitgereikt of geldig verklaard volgens vereisten die afwijken van de krachtens het Verdrag vastgestelde normen en indien deze afwijking betekend werd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst teneinde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende vereisten voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

- 3.1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor alle gebieden met betrekking tot vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen of de exploitatie daarvan aangenomen veiligheidsnormen. Dit overleg heeft plaats binnen 30 dagen na dat verzoek.
- 3.2. Indien de ene Overeenkomstsluitende Partij, naar aanleiding van dit overleg, van mening is dat de andere Overeenkomstsluitende Partij voor deze gebieden veiligheidsnormen die ten minste gelijk zijn aan de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, niet effectief handhaaft en toepast, stelt de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij de andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis van deze opvatting en van de stappen die noodzakelijk worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen, en de andere Overeenkomstsluitende Partij neemt adequate maatregelen tot verbetering. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat binnen 15 dagen of binnen een eventuele overeengekomen langere periode adequate maatregelen te nemen, is dit reden voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst (intrekking of opschorting van vergunningen tot exploitatie van diensten).

3.3. Onverminderd de in Artikel 33 van het Verdrag van Chicago genoemde verplichtingen wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of krachtens een huur- of bevrachtingscontract, voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij op diensten naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt geëxploiteerd, tijdens het verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden onderworpen aan een onderzoek door de bevoegde vertegenwoordigers van deze andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de bescheiden van het luchtvaartuig en die van de bemanning te onderzoeken als de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn uitrusting (in dit Artikel platforminspectie genoemd), mits dit niet tot onredelijke vertraging leidt.

3.4. Indien een platforminspectie of reeks platforminspecties aanleiding geeft tot:

- a) ernstige bezorgdheid over het feit dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, of
- b) ernstige bezorgdheid over het feit dat er gebrek is aan effectieve handhaving en toepassing van de overeenkomstig het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen,

staat het de Overeenkomstsluitende Partij die de inspectie uitvoert, vrij, voor de toepassing van Artikel 33 van het Verdrag van Chicago, vast te stellen dat de voorschriften op grond waarvan het bewijs of de vergunningen met betrekking tot dat luchtvaartuig of tot de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of de voorwaarden waaronder het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, niet gelijk zijn aan noch hoger liggen dan de volgens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen.

3.5. Ingeval de toegang tot een luchtvaartuig uitgebaat door of voor rekening van de luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij met het oog op een platforminspectie in toepassing van lid 3.3. hierboven door de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen geweigerd wordt, staat het de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij te concluderen dat ernstige bezorgdheid van de soort zoals vermeld in lid 3.4. hierboven ontstaat en de in dat lid vermelde conclusies te trekken.

3.6. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij onmiddellijk op te schorten of te wijzigen in het geval de eerste Overeenkomstsluitende Partij tot de conclusie komt, hetzij door een platforminspectie, een reeks platforminspecties, een weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onmiddellijke actie geboden is voor de veiligheid van de exploitatie van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3.7. Elke maatregel van een Overeenkomstsluitende Partij genomen in overeenstemming met lid 3.2. of 3.6. hierboven wordt beëindigd zodra de grond voor het nemen van die maatregel ophoudt te bestaan.

4. Wanneer er zich, bij het vliegen van de routes zoals bepaald in de Bijlage van deze Overeenkomst, een ongeval of incident voordoet met een luchtvaartuig van een van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zullen beide Partijen elkaar bijstand verlenen door het vergemakkelijken van het berichtenverkeer en op te treden als waarnemers in het onderzoek en de bepaling van de oorzaken met het oog op preventie.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat hun verplichting in hun wederzijdse betrekkingen de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen, integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen op verzoek alle nodige bijstand aan elkaar om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.
3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, en elke andere multilaterale overeenkomst met betrekking tot de veiligheid van de burgerluchtvaart en die bindend is voor de overeenkomstsluitende Partijen.
4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in zoverre dat deze beveiligingsbepalingen van toepassing zijn voor de Partijen; zij eisen dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging der luchtvaart.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor de binnenkomst op haar grondgebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers, bemanningen en hun handbagage evenals vracht voor het aan boord gaan of liet laden te controleren.  
  
Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers teneinde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
6. Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten voordoet, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen, bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen, te vergemakkelijken.
7. Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij afwijkt van de beveiligingsmaatregelen in dit Artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij om onmiddellijk overleg verzoeken met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt binnen de dertig (30) dagen, vormt zulks een grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.



## ARTIKEL 9

### Gebruiksvergoedingen

1. De vergoedingen die op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale diensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

## ARTIKEL 10

### Douane en Accijnzen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en ander nationale, regionale of plaatselijke rechten en lasten op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, normale vliegtuiguitrusting, gronduitrusting, boordproviand (met inbegrip van alcoholische drank, tabak en andere produkten bestemd om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan de passagiers te worden verkocht) en andere artikelen die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen die de overeengekomen diensten exploiteren, alsmede voorraden gedrukte tickets, luchtvrachtbrieven en drukwerk waarop het embleem van de maatschappijen voorkomt en gebruikelijk reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappijen gratis wordt verspreid.
2. De bij dit Artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit Artikel genoemde goederen ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt binnen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
  - (a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen maatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, maar niet worden vervoerd binnen het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
  - (b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

- (c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één van de Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De normale boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de materialen en voorraden die zich gewoonlijk aan boord bevinden van een vliegtuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van één der Overeenkomstsluitende Partijen, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts uitgeladen worden met de toestemming van de douaneautoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van die autoriteiten worden geplaatst tot het tijdstip waarop ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.
  4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
  5. De bij dit Artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij afspraken hebben gemaakt met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook van zulke vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij geniet, ter zake van het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen vermeld in lid 1 van dit Artikel.

#### ARTIKEL 11

##### Principes met betrekking tot het exploiteren van de diensten

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen krijgen billijke en gelijke kansen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houden de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen rekening met het belang van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, ten einde de diensten die de laatstgenoemde maatschappijen op dezelfde route of op een deel daarvan onderhouden, niet op onrechtmatige wijze te treffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van het verkeer zijn.
4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:

- a) de vervoerbehoefden naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.
  - b) de eisen welke de exploitatie van lange afstand-diensten stelt.
5. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, met onder meer het type van luchtvaartuig, de aard van het vervoer, de frequentie van de diensten en de dienstregeling, moeten uiterlijk 30 dagen voor het aanvangen van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen.

In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

## ARTIKEL 12

### Verandering van vliegtuigtype en gedeelde vluchtcodes

1. Voor een gedeelte of gedeeltes van de respectieve routes, mag een luchtvaartmaatschappij gedurende een ononderbroken vlucht van vliegtuigtype veranderen op elk punt van de route.
2. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij mag bij het uitvoeren van de overeengekomen diensten zoals omschreven in de Bijlage, regelingen afsluiten met betrekking tot gedeelde vluchtcodes met een luchtvaartmaatschappij van om het even welke nationaliteit, voor zover deze luchtvaartmaatschappij de nodige route- en verkeersrechten heeft.

## ARTIKEL 13

### Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op één der in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt, overeenkomstig de nationale wetten van elke Overeenkomstsluitende Partij.
2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het belang van de gebruikers en indien nodig, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.
3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn tenminste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van deze termijn aanvaarden.

Indien binnen twintig (20) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief beschouwd als zijnde aanvaard en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum.

Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een verkorting van de termijn voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat de termijn voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan twintig (20) dagen.

4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit Artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig Artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderling akkoord vast te stellen.
5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit Artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit Artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in Artikel 18 van deze Overeenkomst.
6. Indien de luchtvaartautoriteiten van één der Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar maken tegen een reeds bestaand tarief, brengen zij zulks ter kennis van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, waar vereist, tot een regeling te komen.

Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar, geen nieuw tarief kan worden vastgesteld, vinden de in de leden vier en vijf van dit Artikel omschreven procedures toepassing.

7. De overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit Artikel of het bepaalde in Artikel 18 van deze Overeenkomst.
8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van Artikel 18 van deze Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van één van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben.
9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.

## ARTIKEL 14

### Personeel

1. Op basis van wederkerigheid mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij eigen vertegenwoordigers hebben alsook de commerciële, operationele en technische personeelsleden en management die nodig zijn voor de exploitatie van de overeengekomen diensten, overeenkomstig de nationale wetten.
2. Aan zodanige personeelsbehoeften kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden voldaan met eigen personeel van om het even welke nationaliteit of door een beroep te doen op de diensten van enige andere organisatie, firma of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is en die toestemming heeft op dit grondgebied zodanige diensten te verrichten.
3. Deze vertegenwoordigers en personeelsleden zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

## ARTIKEL 15

### Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij *rechtstreeks* en, indien zij dit *verkiest*, via haar vertegenwoordigers, luchtvervoerdiensten te verkopen.

Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht vervoer te verkopen tegen betaling in de munt van dat grondgebied of, indien zij dit *verkiest*, in een vrij converteerbare munt van enig ander land.

Eenieder is vrij zodanig vervoer te kopen tegen betaling in een munt die door die luchtvaartmaatschappij wordt aanvaard.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht tot het vrijelijk overnemen van het verschil tussen ontvangsten en uitgaven verworven door deze aangewezen luchtvaartmaatschappijen op haar grondgebied. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij ontstentenis van officiële wisselkoersen, tegen de op de markt voor buitenlandse valuta gangbare koersen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indienen. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten op zodanige transacties geheven.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op basis van wederkerigheid aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijstelling van enigerlei belasting op inkomens of haten door deze luchtvaartmaatschappijen verkregen op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit de exploitatie van internationale luchtdiensten, alsook van onverschillig welke heffing op omzet of kapitaal.

Deze bepaling is niet toepasselijk wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een Overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een zodanige vrijstelling voorziet.

#### ARTIKEL 16

##### Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit betreffende de lopende vergunningen verleend aan hun respectievelijk aangewezen luchtvaartmaatschappijen om diensten te exploiteren naar, via en van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, met inbegrip van kopies van de lopende bewijzen en vergunningen voor diensten op de omschreven routes, evenals de wijzigingen, vrijstellingsorders en toegestane dienstabellen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zoveel van te voren als mogelijk, aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kopies verschaffen van tarieven, dienstregelingen, inbegrepen de wijzigingen daaraan, en alle andere relevante informatie die betrekking heeft op de exploitatie van de overeengekomen diensten, inbegrepen de informatie over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route, en elke andere informatie die kan geëist worden om ten aanzien van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan te tonen dat de bepalingen van deze Overeenkomst degelijk in acht worden genomen.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal erop toezien dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappijen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij de statistieken bezorgen betreffende het verkeer vervoerd op de overeengekomen diensten met vermelding van de punten van in- en ontschepping.

#### ARTIKEL 17

##### Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg teneinde een nauwe samenwerking te verzekeren in alles wat verband houdt met de tenuitvoerlegging en de bevestigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Dit overleg zal aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een verzoek in die zin, tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

## ARTIKEL 18

### Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, of kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt :

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen benoemt een scheidsrechter binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij, via diplomatieke weg van de andere Overeenkomstsluitende Partij een kennisgeving heeft ontvangen waarin om voorlegging van het geschil wordt verzocht. Deze twee scheidsrechters wijzen in onderling overleg een derde scheidsrechter aan binnen een daarop aansluitende periode van (60) dagen.

De derde scheidsrechter is een onderdaan van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zetelen.

Indien één der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen de aangegeven termijn een scheidsrechter te benoemen of indien de derde scheidsrechter niet binnen de aangegeven termijn wordt aangewezen, kan door elke der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om, naar gelang het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit Artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als één der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft zodanige beslissing na te leven, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van Artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten van het Scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

## ARTIKEL 19

### Wijzigingen

1. Indien één van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg dat zowel mondeling als bij briefwisseling kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten, en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen vanaf de datum van het verzoek.

2. Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, hebben de bepalingen van een zodanig verdrag voorrang. Er kan overleg worden gepleegd Overeenkomstig het eerste lid van dit Artikel teneinde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilaterale verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle in zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.
4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de Routetabel in de Bijlage kan aangepast worden door een administratieve regeling, mits akkoord tussen de Luchtvaartautoriteiten.

#### ARTIKEL 20

##### Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk via diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd verzonden naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij; tenzij de mededeling van opzegging met wederzijdse instemming voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat bericht van ontvangst te geven, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### ARTIKEL 21

##### Registratie

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



ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de andere Overeenkomstsluitende Partij via diplomatieke weg bevestigen dat de grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst volbracht zijn.

Deze Overeenkomst treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op de datum van de laatste notificatie.

TEN BLIJKE WAARVAN DE ONDERGETEKENDEN, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAANTE MEXICO , de 26 APRIL 1999, in twee originelen in de Nederlandse, Franse, Engelse en Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE REGERING VAN HET  
KONINKRIJK BELGIË,

VOOR DE REGERING VAN DE  
VERENIGDE MEXICAANSE STATEN,



E. DERYCKE

CARLOS RUIZ SACRISTAN

MINISTER VAN  
BUITENLANDSE ZAKEN

MINISTER VAN COMMUNICATIE  
EN VERVOER

BIJLAGE

ROUTETABEL

1. Routes voor het Koninkrijk België

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in Mexico	in	Verder gelegen Punten
Punten in België	Alle	Punten in Mexico	in	Alle

2. Routes voor de Verenigde Mexicaanse Staten

Punten van vertrek	Tussenliggende punten	Punten in België	in	Verder gelegen punten
Punten in Mexico	Alle	Punten in België	in	Alle

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen op de overeengekomen routes, bij onverschillig welke vlucht, één of meerdere punten weglaten of ze in een andere volgorde bedienen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land hunner nationaliteit.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED  
MEXICAN STATES

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the United Mexican States

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;
- b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex;
- c) the term "aeronautical authorities" means: in the case of Belgium, The Ministry of Communications and Infrastructure, and in the case of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transports, or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;
- f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, includ-

ing prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

- h) the term “Change of gauge” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- i) The terms “aircraft equipment”, “ground equipment”, “aircraft stores”, “spare parts” have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

#### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the respective designated airlines:

- a) to fly without landing across its territory;
- b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c) to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

#### *Article 3. Designation to operate services*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, one up to two airlines to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

#### *Article 4. Authorization to operate services*

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which those airlines have been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airlines may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airlines comply with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

*Article 5. Revocation or suspension of operating authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to the airlines designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently;

- a) in the event of failure by such airlines to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention;
- b) in the event of failure by such airlines to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
- c) in the event of failure by such airlines to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
- d) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airlines are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 17 of this Agreement.

*Article 6. Application of laws and regulations*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party;

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this Article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 7. Certificates, licenses and safety*

1. Certificates of airworthiness and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the certificates or licenses referred to in paragraph 1 of this Article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3.1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

3.2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorizations).

3.3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated or, under a lease arrangement, on behalf of the airline of one Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting 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.

3.4. 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 Chicago 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 Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago 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 Chicago Convention.

3.5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3.3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 3.4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

3.6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting 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.

3.7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 3.2 or 3.6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

4. In the event an accident or incident of an aircraft of one Contracting Party occurs in the territory of the other Contracting Party operating on the routes specified in the Annex of this Agreement, both Parties shall assist each other by facilitating communications and attending as observers in the investigation and determination of the causes in order to ensure prevention.

#### *Article 8. Aviation Security*

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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.

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

6. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

#### *Article 9. User charges*

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the facilities and services, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

#### *Article 10. Customs and Excise*

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the



operation or servicing of aircraft of the designated airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by those designated airlines.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are:

- a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party;
- b) retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- c) taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs legislation or regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

#### *Article 11. Principles governing the Operation of the Services*

1. There shall be fair and equal opportunities for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for

the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating an airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- b) the requirements of long-haul airline operation.

5. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include i.a. the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

#### *Article 12. Change of gauge and code-share*

1. For any segment, or segments of the respective routes a designated airline may during any one continuous flight, change type of aircraft at any point of the route.

2. In operating the agreed air services on the routes specified in the Annex, each designated airline may enter into code-share arrangements with an airline of any nationality provided the latter airline holds the appropriate route and traffic rights.

#### *Article 13. Tariffs*

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines according to national law of each Contracting Party.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within twenty (20) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party or the designated airline concerning that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than twenty (20) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of Article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

#### *Article 14. Staff requirements*

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff and management as required in connection with the operation of the agreed services, according to the national laws.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other Organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party.

*Article 15. Sales and revenues*

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airlines designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by those airlines in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not apply if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption is in force between the Contracting Parties.

*Article 16. Exchange of information*

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

*Article 17. Consultations*

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close co-operation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article 18. Settlement of disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.
3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows:

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this Article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

*Article 19. Modifications*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph I of this Article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

4. The Contracting Parties agree that the Route Schedule in the Annex can be modified after agreement between the Aeronautical Authorities through an administrative arrangement.

#### *Article 20. Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 21. Registration*

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 22. Entry into force*

Each of the Contracting Parties shall notify the other Contracting Party through the diplomatic channel of the completion of its constitutional formalities required to bring this Agreement into effect.

The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification.

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

Done at Mexico on this 26 th of April 1999 in duplicate in the English, Dutch, French and Spanish languages, each text being equally authentic. In case of divergent interpretations, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

E. DERYCKE  
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the United Mexican States:

CARLOS RUIZ SACRISTAN  
Minister of Communication and Transport

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Mexico	Point beyond
Points in Belgium	Any	Points in Mexico	Any

2. Routes of the United Mexican States

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Point beyond
Points in Mexico	Any	Points in Belgium	Any

Any point or points in the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.



[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

## ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS MEXICAINS RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des Etats-Unis mexicains

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944,

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le domaine du transport aérien international;

Sont convenus de ce qui suit:

### *Article I. Définitions*

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement:

- a) le terme "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, adoptée en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci, pourvu que ces annexes et modifications aient sorti leurs effets pour les deux Parties Contractantes ou aient été ratifiées par celles-ci;
- b) le terme "Accord" signifie le présent Accord, son Annexe, et toute modification qui peut leur être apportée;
- c) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications et de l'Infrastructure et, dans le cas des Etats-Unis mexicains, le Secrétariat pour les Communications et les Transports ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;
- d) les termes "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;
- e) le terme "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles 3 et 4 du présent Accord;
- f) le terme "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

- g) le terme “Tarifs” signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions du transport du courrier;
- h) le terme “Rupture de charge” signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré, sur une section de la route, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;
- i) les termes “équipement de bord, équipement au sol, provision de bord, pièces de rechange” ont respectivement les mêmes significations que celles qui leur sont données dans l'Annexe 9 de la Convention.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées respectives:

- a) survoler son territoire sans y atterrir;
- b) faire des escales non commerciales dans son territoire;
- c) faire des escales dans son territoire, lors de l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne saurait être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties Contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

#### *Article 3. Désignation pour l'exploitation des services*

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, une à deux entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour cette Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante a le droit de retirer par note diplomatique adressée à l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et de désigner une autre.

#### *Article 4. Autorisation d'exploitation des services*

1. Dès réception d'un avis de désignation émis par l'une des Parties Contractantes aux termes de l'Article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Con-

tractante, conformément à ses lois et règlements, accordent sans délai aux entreprises de transport aérien ainsi désignées les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels ces entreprises ont été désignées.

2. Dès réception de ces autorisations, les entreprises de transport aérien peuvent commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables de cet Accord et pourvu que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article 13 du présent Accord.

*Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation  
d'exploitation des services*

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes ont le droit de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'Article 4 du présent Accord à l'égard des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante:

- a) si les entreprises en cause ne peuvent prouver qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités conformément à la Convention, en ce qui concerne l'exploitation du service aérien international;
- b) si, dans l'exploitation des services, les entreprises en cause enfreignent les conditions énoncées dans le présent Accord;
- c) si les entreprises en cause ne se conforment pas aux lois et règlements de ladite Partie Contractante;
- d) si la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif des entreprises en cause sont entre les mains de la Partie Contractante désignant les entreprises ou de ses ressortissants.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher des infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, conformément à l'Article 17 du présent Accord.

*Article 6. Application des lois et règlements*

1. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à un service aérien international ainsi que l'exploitation et la navigation de ces aéronefs seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant l'entrée, la sortie, le transit, l'immigration, les passeports, la douane, les devises, les formalités sanitaires et la quarantaine seront observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante et par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom, et pour les mar-

chandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie Contractante.

Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle sommaire.

3. Aucune des Parties Contractantes n'accordera la préférence à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie Contractante qui assure des services internationaux analogues dans l'application de ses règlements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations y associées sous son contrôle.

#### *Article 7. Certificats, brevets et licences, et sécurité*

1. Les certificats de navigabilité et licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention et si cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations conformément à l'Article 17 du présent Accord, afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 5 du présent Accord.

3.1. Chaque Partie Contractante peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité dans des domaines qui se rapportent aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation adoptées par l'autre Partie Contractante. De telles consultations auront lieu dans les 30 jours suivant cette demande.

3.2. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties Contractantes découvre que l'autre Partie Contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, la première Partie Contractante avisera l'autre Partie Contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie Contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie Contractante à prendre les mesures appropriées dans les 15 jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'Article 5 du présent Accord (révocation, suspension ou modification des autorisations d'exploitation).

3.3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte de la ou les compagnies aériennes d'une des Parties, en provenance ou à destination du territoire d'une autre Partie Contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie Contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet Article "inspection sur l'aire de trafic"), par les représentants autorisés de cette autre Partie Contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

3.4. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en oeuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention de Chicago,

la Partie Contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égaux ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention de Chicago.

3.5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par, ou pour le compte de, la ou les compagnies aériennes d'une Partie Contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application du paragraphe 3.3 ci-dessus est refusé par un représentant de la ou des compagnies aériennes, l'autre Partie Contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 3.4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même paragraphe.

3.6. Chacune des Parties Contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties Contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie Contractante.

3.7. Toute mesure appliquée par une Partie Contractante en conformité avec les paragraphes 3.2 et 3.6 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

4. En cas d'accidents ou d'incidents avec des aéronefs d'un Etat Contractant sur le territoire de l'autre Partie Contractante au cours de l'exploitation des routes définies dans l'Annexe au présent Accord, les deux Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et en participant comme observateurs dans l'enquête et la détermination des causes en vue de la prévention.

*Article 8. Sûreté de l'aviation*

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation de protéger, dans leurs rapports mutuels, l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties Contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation et qui lie les Parties Contractantes.

4. Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie Contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers, des équipages et de leurs bagages à main, ainsi que du fret, avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales soient prises pour protéger ses aéronefs ou les passagers contre une menace particulière.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne est commis, ou lorsqu'il y a menace d'un tel acte, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à l'acte ou à la menace d'acte.

7. Si une Partie Contractante déroge aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui sont énoncées dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de ladite Partie. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans un délai de trente (30) jours justifie l'application de l'Article 5 du présent Accord.

*Article 9. Droits d'utilisation*

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui sont imposés à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie Contractante assurant des services internationaux analogues.

2. Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités compétentes pour percevoir les droits et les entreprises de transport aérien désignées qui utilisent les services et les installations, si possible par l'entremise des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements.

*Article 10. Droits de douane et d'accises*

1. Chaque Partie Contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accises, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante assurant les services convenus, de même que les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole des entreprises et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par ces entreprises désignées.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article, que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie Contractante accordant l'exemption, lorsqu'ils sont:

- a) introduits sur le territoire de l'une des Parties Contractantes par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante ou pour leur compte, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie Contractante;
- b) conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou au départ dudit territoire;
- c) pris à bord d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes sur le territoire de l'autre Partie Contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal des aéronefs et l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes, ne peuvent être débarqués sur

le territoire de l'autre Partie Contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et marchandises en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues dans le présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes ont conclu des arrangements avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des objets spécifiés au paragraphe 1 du présent article.

#### *Article 11. Principes régissant l'exploitation des services*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie Contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné une entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:

- a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) aux exigences de l'exploitation de services aériens long-courriers.

5. Les entreprises de transports aériens désignées soumettront pour approbation, au plus tard 30 jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. Ces programmes d'exploitation comporteront notamment le type de service, les types d'aéronefs, les fréquences de service et les horaires de vols.

Ceci s'applique également pour toute modification ultérieure.



Dans des cas particuliers ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

*Article 12. Rupture de charge et partage de codes*

1. Sur tout secteur ou secteurs des routes respectives, une entreprise de transport aérien désignée peut, lors de tout vol continu, changer de type d'avion utilisé en n'importe quel point de la route.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, en opérant les services aériens convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe, conclure des arrangements de partages de codes avec une entreprise de transport aérien quelque soit sa nationalité, pour autant que cette entreprise de transport aérien détienne les droits de route et de trafic nécessaires.

*Article 13. Tarifs*

1. Les Parties Contractantes admettront qu'un tarif sur une des routes spécifiées dans l'Annexe sera établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces entreprises de transport aérien et ce, conformément aux lois nationales de chaque Partie Contractante.

2. Les tarifs à appliquer au transport sur tout service convenu à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, s'il convient, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes et reçus par elles au moins trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques peuvent accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de vingt (20) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'ont pas exprimé leur désaccord aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, et à l'entreprise de transport aérien désignée concernée, les tarifs seront considérés comme approuvés et entreront en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de vingt (20) jours.

4. Si un désaccord a été exprimé conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes tiendront des consultations conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer

conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante et les entreprises de transport aérien désignées doivent essayer, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis de désaccord, un nouveau tarif ne peut être fixé, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliquent.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'Article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie Contractante ne l'ont approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'Article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de s'assurer que les tarifs imposés et perçus sont conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et qu'ils ne font pas l'objet de rabais.

#### *Article 14. Personnel*

1. Les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties Contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie Contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique ainsi que de direction requis pour l'exploitation des services convenus et ce conformément à la législation nationale.

2. Au choix des entreprises de transport aérien désignées, ces besoins en personnel peuvent être satisfaits soit par leur propre personnel quelque soit sa nationalité ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie Contractante et autorisée à assurer de tels services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

#### *Article 15. Ventes et recettes*

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels titres de transport dans la monnaie de ce territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par lesdites entreprises sur son territoire. Ces transferts se feront sur la base des taux de change officiels utilisés pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants, applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chaque Partie Contractante accordera, sur base de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante l'exemption de toute forme de taxe sur les revenus ou profits que lesdites entreprises tirent, sur le territoire de la première Partie Contractante de l'exploitation de services de transports aérien, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne sera pas applicable si une Convention destinée à éviter la double imposition et qui prévoit une exemption analogue est en vigueur entre les deux Parties Contractantes.

#### *Article 16. Echange d'information*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leurs entreprises de transport aérien désignées respectives en vue de l'exploitation de services à destination, à travers ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, y compris des copies des certificats et autorisations en cours pour des services sur les routes spécifiées, ainsi que les modifications, les ordres d'exemption, et les tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie Contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, tableaux, y compris les modifications y apportées, ainsi que toute information pertinente concernant l'exploitation des services convenus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information requise propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie Contractante veillera à ce que ses entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

*Article 17. Consultations*

1. Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions touchant l'application des dispositions du présent Accord et de son Annexe.
2. Sauf entente contraire entre les deux Parties Contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

*Article 18. Règlements des différends*

1. Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.
2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au choix de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral est constitué comme suit:

chacune des Parties Contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres s'entendent pour désigner le troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

Le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties Contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue aux termes des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie Contractante pourra appliquer l'article 5 du présent Accord.

5. Les frais d'arbitrage seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes.

*Article 19. Modifications*

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie Contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

3. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

4. Les deux Parties Contractantes conviennent que le Tableau des Routes repris à l'Annexe peut être modifié par un arrangement administratif, moyennant accord entre les Autorités Aéronautiques.

#### *Article 20. Dénonciation*

1. Chacune des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 21. Enregistrement*

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 22. Entrée en vigueur*

Chaque Partie Contractante notifiera, via la voie diplomatique, à l'autre Partie Contractante, l'accomplissement des ses formalités constitutionnelles en vue de l'entrée en vigueur de cet Accord.

L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois à dater de la dernière notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Mexico le 26 avril 1999, en langues française, néerlandaise, espagnole et anglaise, chaque version faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

E. DERYCKE  
Ministre des Affaires Étrangères

Pour le Gouvernement des Etats-Unis Mexicains :

CARLOS RUIZ SACRISTAN  
Ministre des Communications et des Transports

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes de la Belgique

Points au départ	Points intermédiaires	Points au Mexique	Point au-delà
Points en Belgique	Tous	Points au Mexique	Tous

2. Routes des Etats-Unis du Mexique

Points au départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Point au-delà
Points au Mexique	Tous	Points en Belgique	Tous

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties Contractantes peuvent omettre un ou plusieurs points sur les routes convenues ou les opérer dans un ordre différent sur un vol quelconque à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont elles ont la nationalité.

[ SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL ]

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DEL REINO DE BELGICA

Y

EL GOBIERNO DE

LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



EL GOBIERNO DEL REINO DE BELGICA  
Y  
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

DESEANDO concluir un convenio complementario a dicha Convención, con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá;

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad operacional y aeroportuaria en el transporte aéreo internacional;

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO I  
Definiciones

Para los propósitos de este Convenio, salvo que el contexto lo requiera en forma distinta:

- a) el término "Convención" significa la Convención sobre la Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago, el día siete de diciembre de 1944, e incluye todo anexo adoptado conforme al Artículo 90 de dicha Convención y cualquier enmienda a los Anexos o a la Convención conforme a los Artículos 90 y 94 de la misma, en la medida en que dichos Anexos y modificaciones hayan sido adoptados o ratificados por ambas Partes Contratantes;
- b) el término "Convenio" significa este Convenio, el Anexo agregado al mismo y toda enmienda al Convenio o al Anexo;
- c) el término "autoridades aeronáuticas": significa en el caso de Bélgica, El Ministerio de Comunicaciones e Infraestructura, y en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para ejercer las funciones que actualmente ejercen ambas autoridades;

- d) los términos "Territorio", "Servicio Aéreo", "Servicio Aéreo Internacional", "Aerolínea" y "Escala para fines no comerciales" tendrán el significado que respectivamente les asignan los Artículos 2 y 96 de la Convención;
- e) el término "Aerolínea Designada" significa una aerolínea designada y autorizada de conformidad con los Artículos 3 y 4 de este Convenio;
- f) el término "Servicios acordados" significa los servicios aéreos con itinerario sobre las rutas especificadas en el Anexo de este Convenio para la transportación de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación;
- g) el término "Tarifas" significa los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones conforme a las que aplican dichos precios, incluyendo precios y condiciones para agencias y otros servicios auxiliares, aunque sin incluir la remuneración y condiciones para el transporte de correo;
- h) el término "Cambio de aeronave" significa la operación de uno de los servicios convenidos por una aerolínea designada en forma tal que una sección del trayecto fuera volada por aeronaves de diferente capacidad de las utilizadas en otra sección;
- i) los términos "equipo de aeronave", "equipo de tierra", "existencias de aeronave", "partes refacciones" tendrán los significados que respectivamente les asigna el Anexo 9 de la Convención.

## ARTICULO 2

### Otorgamiento de Derechos

1. Cada una de las Partes Contratantes otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la explotación de servicios aéreos internacionales por sus respectivas aerolíneas designadas:

- a) Sobrevolar su territorio sin aterrizar en el mismo;
- b) Realizar escalas en su territorio para fines no comerciales.

- c) Realizar escalas en su territorio para el propósito de embarcar y desembarcar, mientras se encuentre operando las rutas especificadas en el Anexo, el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo separadamente o en combinación.

2. Nada de lo contenido en el numeral 1 de este Artículo debe considerarse que confiere a una aerolínea designada de una de las Partes Contratantes el privilegio de tomar a bordo en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y correo, transportados por remuneración o alquiler y con destino a otro punto en el territorio de aquella otra Parte Contratante.

### ARTICULO 3

#### Designación para la operación de los servicios

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, mediante nota diplomática, dirigida a la otra Parte Contratante, a una ó hasta dos aerolíneas para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo por cuenta de dicha Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar, mediante Nota diplomática dirigida a la otra Parte Contratante, la designación de una aerolínea y designar a otra.

### ARTICULO 4

#### Autorización para operar los servicios

1. Después de la recepción de un aviso de designación por una de las Partes Contratantes, de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, de conformidad con sus leyes y reglamentos otorgará sin demora a las aerolíneas así designadas, las autorizaciones correspondientes para operar los servicios convenidos para los que han sido designadas las aerolíneas referidas.

2. Al recibir dichas autorizaciones, las aerolíneas podrán en cualquier momento, iniciar la operación de los servicios convenidos, total o parcialmente, siempre y cuando dichas aerolíneas cumplan con las disposiciones aplicables de este Convenio y que las tarifas hayan sido establecidas de acuerdo con las disposiciones del Artículo 13 del presente Convenio.

ARTICULO 5

Revocación o suspensión de la autorización de operación

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de retener las autorizaciones a que hace referencia el Artículo 4 de este Convenio, con respecto a las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante, para revocar o suspender dicha autorización o para imponer condiciones temporal o permanentemente:

- a) en el caso de incapacidad por parte de las referidas aerolíneas para comprobar que se encuentran calificadas para cumplir las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos que normal y razonablemente son aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por tales autoridades, de conformidad con la Convención;
- b) en el caso de incumplimiento por parte de las aerolíneas para operar de conformidad con las condiciones prescritas en este Convenio;
- c) en el caso de incumplimiento por parte de aquellas aerolíneas para cumplir con las leyes y reglamentos de dicha Parte Contratante;
- d) en el caso de que no estuvieran convencidas de que una propiedad sustancial y el control efectivo de las aerolíneas pertenece a la Parte Contratante que designa a la aerolínea, o a sus nacionales.

2. Salvo que resulte acción inmediata esencial para prevenir la infracción de las leyes y reglamentos a los que antes se hace referencia, las facultades que cita el numeral 1 de este Artículo serán ejercidas exclusivamente previa consulta con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante de acuerdo con el Artículo 17 de este Convenio.

ARTICULO 6

Aplicación de leyes y reglamentos

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión, la permanencia, o la salida de su territorio de la aeronave dedicada a la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, serán observadas por las aerolíneas de la otra Parte Contratante al ingreso y a la salida dentro de dicho territorio, así como durante su permanencia en el mismo.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante con respecto al ingreso, autorización, tránsito, inmigración, pasaportes, aranceles aduaneros, divisas, requerimientos sanitarios y cuarentena serán observados por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante y por o en representación de sus tripulaciones, pasajeros, carga y correo en tránsito, admisión, salida o durante la permanencia en el territorio de dicha Parte Contratante;

Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes únicamente estarán sujetas a un control simplificado.

3. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a sus propias aerolíneas o a otras con respecto a una aerolínea destinada a servicios aéreos internacionales similares de la otra Parte Contratante al aplicar sus reglamentos señalados en los numerales 1 y 2 de este Artículo, o para el uso de aeropuertos, rutas aéreas, servicio de tráfico aéreo e instalaciones vinculadas bajo su control.

#### ARTICULO 7

##### Certificados, licencias y seguridad

1. Los certificados de aeronavegabilidad y licencias emitidos o validados por una Parte Contratante, que se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para propósitos de la operación de los servicios convenidos en las rutas que señala el Anexo, siempre y cuando dichos certificados o licencias hubieran sido emitidos o validados de conformidad con las normas establecidas por la Convención.

Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer para propósitos de vuelos realizados sobre su propio territorio, de los certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Si en el caso de que los certificados o licencias a que hace referencia el numeral 1 de este Artículo fueran expedidos o validados de conformidad con requisitos distintos de las normas establecidas por la Convención, y en el caso de que dicha diferencia hubiera sido registrada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, las autoridades de aeronáutica de la otra Parte Contratante, podrán solicitar consultas de conformidad con el Artículo 17 del presente Convenio, con miras a convencerse de que los requisitos en cuestión les resultan aceptables.

En caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio relativo a la seguridad de vuelo constituirá fundamento para la aplicación del Artículo 5 del presente Convenio.

3.1 Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento con respecto a las normas de seguridad en cualquier área relacionada con la tripulación de la aeronave, aeronaves o la operación que de las mismas adoptará la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los 30 días siguientes a la solicitud que fuera hecha al respecto.

3.2 Si en el caso de que, como consecuencia de dichas consultas, una de las Partes Contratantes determinara que la otra Parte Contratante no conserva y maneja en forma efectiva normas de seguridad en cualquier área, que cuando menos correspondan a las normas mínimas establecidas en dicho momento de conformidad con la Convención de Chicago, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de sus conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir con dichas normas mínimas, y la otra Parte Contratante adoptará la acción correctiva pertinente. La omisión de la otra Parte Contratante para adoptar la acción pertinente dentro de los 15 días siguientes o aquel período mayor que pudiera haberse convenido, constituirá fundamento para la aplicación del Artículo 5 del presente Convenio (revocación, suspensión y variación de las autorizaciones de operación).

3.3 Independientemente de la obligación citada en el Artículo 33 de la Convención de Chicago, queda convenido que toda aeronave operada o, bajo contrato de arrendamiento, por cuenta, de la aerolínea de una de las Partes que realice servicios hacia o desde el territorio de otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto del examen por parte de representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y en torno a la aeronave para verificar la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, y la condición aparente de la aeronave y su equipo (lo que en este Artículo se designa como "inspección de rampa"), a condición de que esto no conduzca a una demora injustificada.

3.4 En el caso de que dicha inspección de rampa o series de inspecciones de rampa den lugar a:

- a) inquietudes serias respecto de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento por la Convención de Chicago, o
- b) inquietudes serias acerca de la carencia de un mantenimiento y manejo efectivo de normas de seguridad establecidas en ese momento por la Convención de Chicago,

La Parte Contratante que realice la inspección, para propósitos del Artículo 33 de la Convención de Chicago, tendrá la libertad para resolver que los requisitos conforme a los cuales hubieran sido emitidos o validados el certificado o licencias de la aeronave o de la tripulación de la aeronave, o que los requisitos conforme a los cuales la aeronave es operada, no equivalen ni superan las normas mínimas establecidas por la Convención de Chicago.

3.5 En el caso de que el acceso para propósitos de realizar la inspección de rampa de la aeronave operada por o por cuenta de la aerolínea o aerolíneas de una Parte Contratante de conformidad con el numeral 3.3, fuera denegado por el representante de la aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante estará en libertad de inferir la presencia de inquietudes serias del tipo al que se hace alusión en el numeral 3.4 anterior y derivar las conclusiones a las que hace mención dicho numeral.

3.6 Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte Contratante inmediatamente en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, como resultado de una inspección de rampa, una serie de inspecciones de rampa la negación del acceso para una inspección de rampa, la consulta, o en forma distinta, que la acción inmediata sea esencial para la seguridad de operación de una aerolínea.

3.7 Toda acción adoptada por una de las Partes Contratantes de conformidad con los numerales 3.2 ó 3.6 anteriores, será suspendida una vez que la base para la adopción de dicha acción cesara.

4. En el caso de que ocurra un accidente o incidente de aeronave de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante, que opere sobre las rutas señaladas en el Anexo de este Convenio, ambas Partes se auxiliarán facilitando las comunicaciones y asistiendo como observadores a la investigación y determinación de las causas para asegurar la prevención.

#### ARTICULO 8

##### Seguridad de la Aviación

1. Las Partes Contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil, contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante de este Convenio.

2. Las Partes Contratantes se proporcionarán, a solicitud que les fuere hecha, toda la ayuda necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de la aeronave y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, aeronaves, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones de: el 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, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil.

firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, y cualquier otro convenio multilateral que rija la seguridad de la aviación civil obligatorio a las Partes Contratantes.

4. Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones de la seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional, y designadas como Anexos de la Convención de Aviación Civil Internacional y en la medida en que dichas disposiciones de seguridad resulten aplicables a las Partes; estas requerirán que los operadores de las aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante conviene en observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte Contratante, para el ingreso al territorio de la otra Parte Contratante, y para adoptar las medidas convenientes para la inspección de pasajeros, tripulación, los efectos personales, así como la carga antes del embarque o la estiba. Cada Parte Contratante también estará favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante, con respecto a medidas de seguridad especiales para la resolución de una amenaza particular que enfrenten su aeronave o pasajeros.

6. Cuando ocurra un incidente o la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos en contra de la seguridad de los pasajeros, la tripulación, aeronaves, aeropuertos y las instalaciones de navegación, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

7. En el caso de que una de las Partes Contratantes se desviara de las disposiciones de seguridad de la aviación que prevé este Artículo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de esa Parte: En el caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 30 (treinta) días siguientes, constituirá fundamento para la aplicación del Artículo 5 de este Convenio.

#### ARTICULO 9

##### Cargos al Usuario

1. Los cargos impuestos en el territorio de una de las Partes Contratantes a las Aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante por el uso por parte de las aeronaves de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante de los aeropuertos y otras instalaciones de aviación, no serán superiores a los impuestos a aerolíneas nacionales de la primera Parte Contratante dedicadas a servicios internacionales similares.



2. Cada Parte Contratante promoverá consultas entre sus autoridades competentes para el cobro y las aerolíneas designadas que utilizan las instalaciones y servicios cuando resulte procedente, a través de las organizaciones representantes de las aerolíneas. Deberá darse aviso con razonable anticipación de cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario para permitirles expresar sus puntos de vista antes de que los cambios se realicen.

#### ARTICULO 10

##### Derechos Aduaneros y Aranceles

1. Cada Parte Contratante exentará a las aeronaves designadas de la otra Parte Contratante de las restricciones a la importación, derechos aduaneros, impuestos al consumo, cuotas de inspección y demás derechos y gravámenes nacionales, regionales o locales a la aeronave, el combustible, los aceites lubricantes, provisiones técnicas fungibles, refacciones, inclusive, motores, el equipo regular de la aeronave, el equipo de tierra, las existencias de aeronaves y demás artículos destinados al uso o utilizados exclusivamente en relación con la operación o servicio de las aeronaves de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante que opera los servicios convenidos, al igual que existencias de boletos impresos, guías aéreas, todo el material impreso que ostente la insignia de la compañía impresos sobre el mismo y el material de publicidad usual distribuido sin cargo por las aerolíneas citadas.

2. Las exenciones otorgadas por este Artículo aplicarán a los bienes a los que hace referencia el numeral 1) de este Artículo, se usen o se consuman o no dentro del territorio de la Parte Contratante que otorga la exención, a condición de que dichos bienes:

- a) sean introducidos al territorio de alguna de las Partes Contratantes por o por cuenta de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, pero no fueran enajenados en el territorio de la referida Parte Contratante;
- b) sean conservados a bordo de la aeronave de las líneas designadas de una de las Partes Contratantes al arribo o salida del territorio de la otra Parte Contratante;
- c) llevados a bordo de la aeronave de las aerolíneas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante y destinados para ser utilizados en la operación de los servicios convenidos.

3. El equipo regular de la aeronave, el equipo de tierra, al igual que los materiales y aprovisionamientos que normalmente permanecen a bordo de la aeronave de las aerolíneas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras del territorio de que se trate. En tal caso, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean re - exportados o en que se disponga en forma distinta de los mismos, de conformidad con la legislación o los reglamentos aduaneros.

4. El equipaje y carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos.

5. Las exenciones que prevé este Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas designadas de una Parte Contratante hubieran contratado con otra aerolínea, que goce en forma similar de dichas exenciones de la otra Parte Contratante, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los bienes que especifica el numeral 1 de este Artículo.

#### ARTICULO 11

##### Principios que rigen la Operación de los Servicios

1. Habrá una oportunidad justa e igual para las aerolíneas designadas de cada una de las Partes Contratantes para operar los servicios convenidos entre, y más allá, de sus respectivos territorios en las rutas que señala el Anexo de este Convenio.

2. Para la operación de los servicios convenidos, las aerolíneas designadas de cada Parte Contratante tomarán en cuenta los intereses de las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, sin afectar indebidamente los servicios que la última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3. Los servicios convenidos proporcionados por las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes, guardarán relación razonable con las necesidades de transportación del público sobre determinadas rutas y tendrán como objetivo principal el suministro, a un factor de carga razonable, de la capacidad adecuada para satisfacer las necesidades actuales y razonablemente anticipadas de la transportación de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la Parte Contratante que ha designado la aerolínea y los países destino final del tráfico.

4. El suministro de transportación de pasajeros, carga y correo admitidos y bajados en puntos de las rutas señaladas en los territorios de los Estados distintos del que designa una aerolínea serán hechos de conformidad con el principio general de que la capacidad se relacionara con:

- a) las necesidades del tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que designó a la aerolínea;
- b) las necesidades de transporte a gran distancia.

5. Las aerolíneas designadas, a más tardar 30 días antes de la fecha de operación de cualquier servicio convenido, presentarán para aprobación los programas de vuelo que proponen a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Dichos programas de vuelo incluirán, entre otros, el tipo de servicios, aeronaves que van a ser utilizadas, las frecuencias y los itinerarios de vuelo.

Ello aplicará también a cambios posteriores.

En casos especiales este límite de tiempo podrá ser reducido con sujeción al consentimiento de las autoridades referidas.

#### ARTICULO 12

##### Cambio de Aeronave y código compartido

1. Para cualquier segmento o segmentos de las respectivas rutas una aerolínea designada podrá, durante cualquier vuelo continuo, cambiar el tipo de aeronave en cualquier punto de la ruta.

2. Al operar los servicios convenidos sobre las rutas especificadas en el Anexo, cada aerolínea designada podrá celebrar acuerdos de código compartido con una aerolínea de cualquier nacionalidad a condición de que esta última aerolínea sea tenedora de los derechos de ruta y tráfico correspondiente.

#### ARTICULO 13

##### Tarifas

1. Las Partes Contratantes permitirán el establecimiento de una tarifa sobre una de las rutas conforme señala el Anexo para cada una de las aerolíneas designadas, de ser posible, previa consulta, entre aquellas aerolíneas de conformidad con la legislación nacional de cada Parte Contratante.

2. Las tarifas para la transportación conforme a los servicios convenidos desde y hacia el territorio de la otra Parte Contratante, serán establecidos a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive el costo de operación, utilidades razonables, características del servicio, los intereses de los usuarios, y cuando se considere adecuado, las tarifas de otras aerolíneas sobre la totalidad o parte de la misma ruta.

3. Las tarifas serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, con cuando menos 30 (treinta) días de anticipación a la fecha propuesta de su entrada en vigor, en casos especiales, podrá ser aceptado un período más corto por las autoridades aeronáuticas.

Si dentro de los 20 (veinte) días a partir de la fecha de la recepción, las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante no hubiera notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante o a la aerolínea designada que no están de acuerdo con la tarifa que les ha sido impuesta, dicha tarifa se considerará aceptable y entrará en vigor en la fecha que señale la tarifa propuesta.

En el caso de que fuera aceptado un período más corto para la presentación de una tarifa por parte de las autoridades aeronáuticas, éstas podrán también convenir en que el período para dar el aviso de desacuerdo fuera menor a 20 (veinte) días.

4. En caso de que hubiera sido presentado un aviso de desacuerdo, de conformidad con el numeral 3 de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes realizarán consultas de conformidad con el Artículo 17 del presente Convenio y tratarán de determinar la tarifa mediante acuerdo entre ellas.

5. En el caso de que las autoridades aeronáuticas no estuvieran de acuerdo con ninguna de las tarifas que les hubieran sido presentadas conforme al numeral 3 de este Artículo o la determinación de cualquier tarifa conforme al numeral 4 de este Artículo, la controversia será conciliada de conformidad con las disposiciones del Artículo 18 de este Convenio.

6. En caso de que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes llegaran a estar en desacuerdo con cualquier tarifa establecida, lo notificarán así a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante y las aerolíneas designadas tratarán, cuando se les requiera de llegar a un acuerdo.

Si dentro del período de 90 (noventa) días siguientes a la fecha de la recepción de un aviso de desacuerdo, no pudiera ser establecida la nueva tarifa, aplicarán los procedimientos señalados en los numerales 4 y 5 de este Artículo.

7. Cuando las tarifas hubieran sido establecidas de conformidad con las disposiciones de este Artículo dichas tarifas permanecerán en vigor hasta que hubieran sido establecidas nuevas tarifas de conformidad con las disposiciones de este Artículo o el Artículo 18 del presente Convenio.

8. Ninguna tarifa entrará en vigor cuando las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes estuvieran en desacuerdo con la misma, salvo conforme a lo previsto en el numeral 4 del Artículo 18 de este Convenio.

9. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de asegurar que las tarifas aplicadas y cobradas se conformen con las tarifas aprobadas por éstas y no sean objeto de rebajas.

#### ARTICULO 14

##### **Necesidades de personal**

1. Se permitirá a las aerolíneas de una Parte Contratante, con fundamento con base en la reciprocidad, conservar en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y personal comercial, de operación y técnico, y de administración conforme resulte necesario para la operación de los servicios convenidos de conformidad con la legislación nacional.

2. Estas necesidades de personal, podrán a opción de las aerolíneas designadas, ser cubiertas con personal propio de cualquier nacionalidad o mediante el empleo de servicios de alguna otra Organización, compañía o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante, y se encuentre autorizada para realizar estos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante.

#### ARTICULO 15

##### **Ventas e ingresos**

1. A cada aerolínea designada se le otorgará el derecho de dedicarse a la venta de transportación aérea en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, a su discreción, a través de sus agentes.

Cada aerolínea designada estará facultada para vender transportación aérea en la divisa de dicho territorio o, a su discreción, en divisas libremente convertibles de otros países.

Cualquier persona tendrá libertad para adquirir dicha transportación en las divisas aceptadas para la venta por dicha aerolínea.

2. Cada Parte Contratante otorga a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante la facultad de la libre transferencia del excedente de ingresos con respecto a los gastos devengados por la aerolínea designada en su territorio. Dichas transferencias serán efectuadas con fundamento en los tipos de cambio oficiales para pagos corrientes, o cuando no existan tipos de cambio oficiales, a los tipos de cambio del mercado exterior prevalecientes para los pagos corrientes, aplicables al día de la introducción de la presentación de la solicitud para la transferencia por parte de las aerolíneas designadas por la otra Parte Contratante, y no serán objeto de cargo alguno, salvo los cargos por servicios normales que cobran los bancos por dichas operaciones.

3. Cada Parte Contratante, sobre bases de reciprocidad, exentará a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante de cualquier forma de imposición sobre el ingreso o las utilidades derivadas por dichas aerolíneas en el territorio de la primera Parte Contratante de la operación de servicios aéreos internacionales, al igual que de cualquier impuesto sobre el rendimiento o el capital.

Esta disposición no aplicará en el caso de que se encuentre en vigor un convenio similar para evitar la doble tributación que prevea una exención similar entre las Partes Contratantes.

#### **ARTICULO 16**

##### **Intercambio de información**

1. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes intercambiarán información, tan pronto como sea posible, con respecto a las autorizaciones actuales expedidas a sus respectivas aerolíneas designadas para prestar servicios hacia, a través de, y desde el territorio de la otra Parte Contratante. Esto incluirá copias de los certificados y autorizaciones actuales para servicios en rutas especificadas conjuntamente con modificaciones, franquicias y patrones de servicio autorizados.

2. Cada Parte Contratante procurará que sus aerolíneas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante con la mayor anticipación posible, copias de tarifas, itinerarios, inclusive toda modificación de los mismos, y demás información pertinente, relacionada con la operación de los servicios convenidos, inclusive información acerca de la capacidad suministrada para cada una de las rutas señaladas y toda información adicional que pudiera requerirse para comprobar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se observan debidamente los requisitos de este Convenio.

3. Cada Parte Contratante asegurará que sus aerolíneas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, estadísticas relacionadas con el tráfico transportado en los servicios convenidos que ilustren los puntos de embarque y desembarque.

#### ARTICULO 17

##### Consultas

1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán recíprocamente en forma periódica con miras a asegurar una cooperación estrecha en todos los asuntos que afectan la implementación y el cumplimiento satisfactorio con las disposiciones del presente Convenio y de su Anexo.

2. Dichas consultas iniciarán dentro de los 60 (sesenta) días a partir de la fecha de recepción de una solicitud en tal sentido, salvo que se convenga lo contrario por las Partes Contratantes.

#### ARTICULO 18

##### Solución de Controversias

1. En el caso de surgir cualquier controversia entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o la aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de resolverla por la vía de la negociación.

2. En el caso de que las Partes Contratantes no pudieran llegar a un arreglo por la vía de negociación, éstas podrán convenir en referir la controversia a la decisión de una persona u organismo, o cualquiera de las Partes Contratantes podrá someter la controversia a un Tribunal de tres árbitros.

3. El tribunal arbitral estará constituido como sigue: cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un período de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de recepción, por parte de una de las Partes Contratantes, a través de la vía diplomática, de una solicitud de arbitraje de la otra Parte Contratante. Estos árbitros designarán mediante acuerdo entre ambos a un tercer árbitro dentro de un período adicional de 60 (sesenta) días. El tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar en que el arbitraje deba realizarse.

En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes omitiera designar un árbitro dentro del período especificado, o en caso de que el tercer árbitro no fuera designado dentro del período señalado, podrá solicitar cualquiera de las Partes Contratantes al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional designar un árbitro o árbitros, según el caso.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión o laudo pronunciados conforme a los numerales 2 y 3 de este Artículo.

En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes omitiera cumplir con la decisión referida, la otra Parte Contratante tendrá fundamento para la aplicación del Artículo 5 de este Convenio.

5. Los gastos del tribunal arbitral serán compartidos equitativamente entre las Partes Contratantes.

#### ARTÍCULO 19

##### Modificaciones

1. En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes manifieste su deseo de modificar alguna de las disposiciones de este Convenio, podrá solicitar consultas con la otra Parte Contratante. Estas consultas, que podrán darse entre autoridades aeronáuticas y que podrían ocurrir a través de análisis o por correspondencia, iniciarán dentro de un período de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de la recepción de la solicitud.



2. En el caso de que una convención aérea multilateral general entrara en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, las disposiciones de dicha convención predominarán. Las consultas de conformidad con el numeral 1 de este Artículo, podrán ser realizadas con miras a determinar la medida en que este Convenio se vea afectado por las disposiciones de la convención multilateral.

3. Cualquier modificación convenida de conformidad con dichas consultas, entrará en vigor cuando haya sido confirmada mediante Canje de Notas diplomáticas.

4. Las Partes Contratantes convienen en que el Cuadro de Rutas del Anexo podrá ser modificado después de ser convenido entre las Autoridades Aeronáuticas a través de un acuerdo administrativo.

#### ARTICULO 20

##### Terminación

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

Dicha notificación será comunicada de manera simultánea a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. El presente Convenio cesará sus efectos 1 (un) año después de la fecha de recepción del aviso de denuncia por la otra Parte Contratante, salvo que el aviso fuera retirado mediante consentimiento mutuo antes del vencimiento de este plazo.

En ausencia del acuse de recibo por la otra Parte Contratante, el aviso de denuncia se considerará recibido 14 (catorce) días después de haber sido recibido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### ARTICULO 21

##### Registro

El presente Convenio y cualquier modificación del mismo serán registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 22

Entrada en Vigor

Cada una de las Partes Contratantes notificará a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el cumplimiento de sus requisitos constitucionales necesarios para la entrada en vigor de este Convenio.

El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la fecha de la última notificación.

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

Firmado en la Ciudad de México, el veintiséis de abril de mil novecientos noventa y nueve, en dos ejemplares originales en los idiomas francés, flamenco, español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

POR EL GOBIERNO DEL  
REINO DE BELGICA



E. DERYCKE

POR EL GOBIERNO DE LOS  
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



CARLOS RUIZ SACRISTAN