**Anexo 2**

# CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO

# ENTRE

# LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL REINO DE BÉLGICA

Los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Bélgica, en adelante denominados "las Partes";

**ANIMADOS** por el deseo de coadyuvar al desarrollo de un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas de ambas Partes en el ejercicio de su actividad, que les permita competir en el mercado de conformidad con la legislación nacional de cada Parte;

**RECONOCIENDO** la importancia de promover el desarrollo del transporte aéreo internacional;

**DESEANDO** garantizar la seguridad en el transporte aéreo internacional y manifestar su preocupación en relación con los actos y las amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten la seguridad de las personas o de la propiedad;

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

Han convenido lo siguiente:

## ARTÍCULO I
## DEFINICIONES

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio, y su Cuadro de Rutas, los términos abajo expuestos tendrán el siguiente significado:

a) el término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y toda enmienda a ella que haya sido ratificada por ambas Partes;

b) el término "Convenio" significa el presente Convenio, incluyendo sus Anexos y toda enmienda al Convenio o a sus Anexos;

c) el término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y en el caso del Reino de Bélgica, el Servicio Público Federal de Movilidad y Transporte, o en ambos casos, cualquier otra institución o persona legalmente autorizada para asumir las funciones relacionadas con este Convenio que ejerzan las autoridades mencionadas;

d) el término "empresa aérea designada", se refiere a la empresa de transporte aéreo que cualquiera de las Partes haya designado conforme al Artículo III de este Convenio;

e) el término "territorio" con relación a un Estado, significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado;

f) el término "servicio aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga;

g) el término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

h) el término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque de pasajeros, carga y correo;

i) el término "rutas especificadas" significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Convenio;

j) el término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Convenio, pueden establecerse en las rutas especificadas;

k) el término "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha cantidad, incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;

l) el término "capacidad" significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y en relación con los servicios convenidos significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta;

m) el término "frecuencia" significa el número de vuelos de ida y vuelta que una empresa aérea designada efectúa en una ruta específica en un período determinado;

n) el término "servicio aéreo mixto" significa el servicio aéreo regular por el que se transportan pasajeros y carga a bordo de la misma aeronave;

o) el término "servicio aéreo exclusivo de carga" significa el servicio aéreo regular que transporta únicamente carga;

p) el término "nacionales" en el caso del Reino de Bélgica, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Comunidad Europea.

## ARTÍCULO II
## OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte concederá a la otra Parte los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo del presente Convenio.

2. Las empresas aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes gozarán, durante la explotación de los servicios convenidos en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar en el mismo;

b) hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte;

c) hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte que se especifiquen en el Cuadro de Rutas del Anexo del presente Convenio, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, y/o exclusivamente carga, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte o, conforme al párrafo 3 de este Artículo, procedente o con destino a otro Estado.

3. El derecho de tráfico de quinta libertad de todos los sectores del Cuadro de Rutas del Anexo al presente Convenio, se ejercerá únicamente tras haberse acordado previamente entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

4. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte.

5. Nada de lo contenido en el presente Convenio debe considerarse que confiere a las empresas aéreas designadas de una Parte el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte.

## ARTÍCULO III
## DESIGNACIÓN DE EMPRESAS

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte, a través de la vía diplomática, una o más empresas aéreas, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa aérea previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada empresa aérea designada en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente Artículo, otorgar sin demora los correspondientes permisos y autorizaciones.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes podrán exigir que las empresas aéreas de la otra Parte, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades Aeronáuticas a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo 2 de este Artículo requerirá:

4.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de Bélgica:

4.1.1. Que esté establecida en el territorio del Reino de Bélgica de conformidad con el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho Comunitario, y

4.1.2. Que el control reglamentario efectivo de la empresa aérea designada lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, apareciendo claramente indicada en la designación la Autoridad Aeronáutica pertinente, y

4.1.3. Que sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados miembros de la Comunidad Europea o de sus nacionales, y/o de los Estados enumerados en el Anexo II o de nacionales de esos otros Estados.

4.2. En el caso de una empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:

4.2.1. Que esté establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y autorizada conforme a la legislación aplicable en los Estados Unidos Mexicanos, y

4.2.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, y

4.2.3. Que sea propiedad y esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por los Estados Unidos Mexicanos o sus nacionales.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Convenio.

## ARTÍCULO IV
## REVOCACIONES

1. Cada Parte se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una empresa aérea designada por la otra Parte, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo II del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

1.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de Bélgica:

1.1.1 cuando no esté establecida en el territorio del Reino de Bélgica de conformidad con el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho Comunitario, o

1.1.2 cuando el control reglamentario efectivo de la empresa aérea designada no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, o cuando la Autoridad Aeronáutica pertinente no figure claramente indicada en la designación, o

1.1.3 cuando la empresa aérea designada no sea propiedad ni esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por Estados Miembros de la Comunidad Europea o de sus nacionales, y/o los Estados enumerados en el Anexo II o nacionales de esos otros Estados.

Al ejercer el derecho otorgado por el presente apartado, los Estados Unidos Mexicanos no discriminará entre empresas aéreas designadas de la Comunidad Europea por motivos de nacionalidad.

1.2. En el caso de una empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:

1.2.1 cuando no esté establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos o no esté autorizada conforme a la legislación aplicable en los Estados Unidos Mexicanos, o

1.2.2 cuando no exista un control regulador efectivo y continuado de dicha empresa aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, o

1.2.2 cuando la empresa aérea designada no sea propiedad ni esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por los Estados Unidos Mexicanos o sus nacionales.

1.3 Cuando dicha empresa no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte que otorga estos derechos, o

1.4 Cuando dicha empresa aérea designada deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio, o

1.5 Cuando la otra Parte no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los Artículos XI y XII de este Convenio.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos XI y XII y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1) de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte.

## ARTÍCULO V
## EXENCIONES

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos a condición de reciprocidad de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los derechos por el servicio prestado:

a) las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte;

b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte;

c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas de la otra Parte, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte en que se hayan embarcado, y

d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos y/o guías aéreas, cualquier material que lleve el emblema de la empresa aérea designada impreso en el mismo, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

Las exenciones contempladas en los subpárrafos a), b), c) y d) serán concedidas siguiendo el procedimiento establecido por la legislación aduanera en vigor.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la legislación aduanera en vigor.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo serán asimismo aplicables en caso de que las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado acuerdos con otras empresas aéreas sobre préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte del equipo habitual y otros artículos mencionados en el presente Artículo, siempre que la otra empresa o empresas aéreas disfruten de las mismas exenciones que la otra Parte.

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera en vigor. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

## ARTÍCULO VI
## TASAS/TARIFAS AEROPORTUARIAS

Las tasas/tarifas, u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y otras instalaciones, así como cualquier otro gravamen por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios se impondrán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte en el territorio de su Estado acorde con su legislación nacional, siempre que dichas tasas o tarifas no sean superiores a las tasas o tarifas impuestas, por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares, de conformidad con el Artículo 15 de la Convención.

## ARTÍCULO VII
## TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él, se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y las características del servicio, tales como rapidez y configuración.

2. Las tarifas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, al menos quince (15) días de antelación a la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades Aeronáuticas.

3. Para la entrada en vigor de cualquier tarifa, será necesaria la aprobación previa de ambas Partes, bajo los procedimientos administrativos particulares de cada una de Ellas. Si una tarifa no es aprobada, la Autoridad Aeronáutica de la Parte que la desaprueba lo notificará a la empresa aérea que la presentó y a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, en un plazo de quince (15) días, a partir de que emita la desaprobación, en casos normales, o un plazo menor para los casos especiales, a partir de la fecha de presentación de la tarifa y exponiendo los motivos de la desaprobación.

4. La Autoridad Aeronáutica que ha recibido la notificación a que se hace referencia en el párrafo anterior podrá solicitar consultas a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte con objeto de tratar de determinar la tarifa de mutuo acuerdo. Tales consultas deberán celebrarse en un plazo de treinta (30) días a partir de la solicitud.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre la determinación de la tarifa que debe aplicarse conforme al párrafo 4 la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo XVIII del presente Convenio.

6. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa.

7. Las tarifas a ser aplicadas por una empresa aérea designada y/o autorizada de una Parte, bajo acuerdos de operación en código compartido con otras empresas aéreas en una ruta determinada, deberán ser sometidas a la aprobación correspondiente por la empresa aérea designada y/o autorizada conforme a los párrafos anteriores y en ningún caso podrán ser inferiores a las tarifas aprobadas en operación directa para cualquier empresa aérea designada en dicha ruta.

8. En los servicios contemplados en el presente Convenio, cada Parte permitirá a las empresas aéreas designadas y/o autorizadas de la otra Parte, ofrecer tarifas semejantes a las que aplique cualquier empresa aérea por un servicio comparable realizado entre los mismos puntos. Las Partes no aceptarán tarifas predatorias por parte de las empresas aéreas designadas y/o autorizadas.

9. Las tarifas aplicadas por las empresas aéreas designadas por transportes realizados íntegramente en el interior de la Comunidad Europea quedarán sujetas al Derecho Comunitario.

## ARTÍCULO VIII
## OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte se le otorgarán facilidades en la internación temporal y permanencia de sus representantes y del personal comercial, técnico y de operaciones de nivel gerencial, que sea necesario, así como del personal que trabaje en sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos. Las facilidades que otorgará cada Parte quedarán sujetas a las leyes y reglamentos de cada Parte, comprometiéndose las mismas a resolver en forma expedita y sin demora, las solicitudes de internación y permanencia, otorgamiento de visados y documentos requeridos solicitados por las empresas aéreas designadas por cada Parte, quedando sujeto el personal de cada empresa aérea designada a las leyes y reglamentos de cada Parte, por lo que no podrán realizar actividad distinta a las autorizadas, salvo permiso previo conforme a la legislación migratoria de cada Parte.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización o empresa aérea designada que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte, siempre que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte.

3. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando o mientras las regulaciones aplicables a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, todas las empresas aéreas designadas serán tratadas sin discriminación en cuanto a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

4. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de las Partes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes, ya sea directamente o a través de agentes, y en moneda en curso legal en el territorio de las Partes o en otras monedas libremente convertibles, de acuerdo con la legislación nacional vigente en cada una de las Partes.

5. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán la libertad de transferir sujeto a la legislación nacional aplicable desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta, en cualquier moneda libremente convertible y conforme al tipo de cambio vigente en el mercado en la fecha de la solicitud. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

6. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales vigentes en el territorio de cada una de las Partes.

## ARTÍCULO IX
## LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte que regulen en su territorio la entrada, permanencia y salida del país, de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte la entrada, permanencia o salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad en la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las empresas aéreas designadas de la otra Parte.

## ARTÍCULO X
## CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes y no caducadas, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en la Convención.

2. No obstante, cada Parte se reserva, para el sobrevuelo de su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas por la otra Parte a sus propios nacionales.

## ARTÍCULO XI
## SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS

1. Cada Parte podrá, en todo momento, solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación de la Convención, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días o, en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo IV del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 de la Convención, se acuerda que toda aeronave operada por la empresa o empresas aéreas designadas de una Parte en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen denominado en el presente Artículo "inspección en rampa", siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección en rampa será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por las autoridades competentes/representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación de la Convención, o

b) graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con la Convención,

la Parte que realiza la inspección podrá, a efectos del Artículo 33 de la Convención, llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación de la Convención, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas designadas de una Parte sea denegado el acceso por el representante de dicha empresa o empresas aéreas designadas, la otra Parte podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de la empresa o empresas aéreas designadas de la otra Parte en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la empresa aérea designada.

7. Toda medida adoptada por una Parte en virtud de lo establecido en los párrafos 2 ó 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

8. Cuando el Reino de Bélgica haya designado a una empresa aérea cuyo control regulador sea ejercitado y mantenido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte en este Artículo se aplicarán igualmente respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de los estándares de seguridad por ese Estado Miembro de la Comunidad Europea y en relación a la autorización de operación de esa empresa aérea designada.

## ARTÍCULO XII
## SEGURIDAD

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, 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; el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de Marzo de 1991.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos a la Convención, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio o, en el caso del Reino de Bélgica, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y dispongan de una licencia de operador de conformidad con la normativa de la Comunidad Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se menciona en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio de los Estados Unidos Mexicanos se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación, de conformidad con la legislación mexicana vigente. Para la salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de Bélgica se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la aviación, de conformidad con el Derecho Comunitario. Cada Parte se asegurará que en su territorio efectivamente se apliquen medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una de las Partes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte.

7. No obstante lo establecido en el Artículo IV del presente Convenio, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas concedidas a las empresas aéreas de ambas Partes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en los párrafos 7 y 8 anteriores se suspenderá cuando la otra Parte cumpla con las disposiciones de este Artículo.

## ARTÍCULO XIII
## RÉGIMEN FISCAL

El régimen fiscal aplicable a las empresas aéreas designadas de las Partes se regirá por lo dispuesto en el Artículo VIII del Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Bélgica para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en materia de Impuestos sobre la Renta, firmado en la Ciudad de México el 24 de noviembre de 1992.

## ARTÍCULO XIV
## CAPACIDAD

1. Las empresas aéreas designadas de cada Parte que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Convenio, disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

2. Los servicios que presten las empresas aéreas designadas en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio, tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

3. En la operación de los servicios convenidos, las empresas aéreas designadas de cada Parte tendrán libertad para establecer las frecuencias de dichos servicios, la capacidad a ofrecer en la operación de los mismos, así como el tipo de aeronave a utilizar. No obstante lo anterior, cuando se trate de operaciones a puntos situados en terceros países, con derechos de tráfico de quinta libertad, las frecuencias y la capacidad a ofrecer por las empresas aéreas designadas de cada Parte se establecerá por acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas. Los derechos de tráfico de quinta libertad tendrán un carácter complementario a los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades.

4. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, al menos veinte (20) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte acuerden un plazo más corto.

5. En el caso de que una de las Partes considere que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo XVI del presente Convenio, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

## ARTÍCULO XV
## ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las empresas aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales para su publicación.

## ARTÍCULO XVI
## CONSULTAS

1. En un espíritu de estrecha cooperación las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se consultarán mutuamente con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación o enmienda de este Convenio o su acatamiento. Tales consultas se realizarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, a menos que se convenga de otra manera entre las Partes.

## ARTÍCULO XVII
## MODIFICACIONES

1. Si cualquiera de las Partes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta con la otra Parte. Tal consulta podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas y se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

2. Las modificaciones del Anexo a este Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes y confirmado mediante Canje de Notas diplomáticas. Las consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

3. Si las Partes acordaran modificar el presente Convenio, las modificaciones deberán ser formalizadas a través de un Canje de Notas diplomáticas y entrarán en vigor mediante un Canje de Notas diplomáticas adicional en el que ambas Partes se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

## ARTÍCULO XVIII
## SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Convenio entre las Partes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante consultas.

2. Si las Partes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes, a la decisión de un Tribunal Arbitral compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes una nota de la otra Parte, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo. El Tribunal de Arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de tal procedimiento.

## ARTÍCULO XIX
## REGISTRO

El presente Convenio y toda modificación al mismo, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTÍCULO XX
## CONVENIOS MULTILATERALES

Si después de la entrada en vigor de este Convenio, ambas Partes se adhieren a un convenio o acuerdo multilateral referido a cuestiones reguladas en este Convenio, las Partes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el presente Convenio para adaptarlo al convenio o acuerdo multilateral de que se trate.

## ARTÍCULO XXI
## DISPOSICIONES FINALES

1. El presente Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la recepción de la última comunicación a través de la cual ambas Partes se hayan notificado, mediante Canje de Notas diplomáticas, el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación nacional para tal efecto.

2. El presente Convenio tendrá vigencia indefinida, a menos que cualquiera de las Partes manifieste su decisión de denunciarlo, mediante notificación por escrito, dirigida a la otra Parte a través de la vía diplomática, con doce (12) meses de antelación. Esta notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que la notificación mencionada sea retirada por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. En ausencia de acuse de recibo de dicha notificación por la otra Parte, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

3. Al entrar en vigor el presente Convenio, quedarán abrogadas las disposiciones del Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Bélgica, firmado en la Ciudad de México, el 26 de abril de 1999, así como cualquier otro documento derivado del mismo.

Firmado en , el de de , en dos ejemplares originales en idiomas español, francés y flamenco, siendo ambos ejemplares igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación, el texto en español prevalecerá.

| POR LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS | POR EL REINO DE BÉLGICA |
|---|---|

## ANEXO

## Al Convenio sobre Transporte Aéreo entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de Bélgica.

## SECCIÓN I
## CUADRO DE RUTAS

1. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por los Estados Unidos Mexicanos:

   Puntos en los Estados Unidos Mexicanos - puntos intermedios - puntos en el Reino de Bélgica (coterminal) - puntos más allá.

2. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas por el Reino de Bélgica.

   Puntos en el Reino de Bélgica - puntos intermedios - puntos en los Estados Unidos Mexicanos (coterminal) - puntos más allá.

## NOTAS GENERALES

1. Los puntos situados en cada una de las Partes: podrán ser combinados en un mismo vuelo, y se entiende que ningún derecho comercial será ejercido entre esos puntos.

2. Las empresas aéreas designadas podrán cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los párrafos 1 y 2 de la Sección I de este Anexo, en todo o en parte de sus servicios, a condición de que el punto de salida de la ruta esté situado en el territorio de la Parte que haya designado a dichas empresas aéreas.

3. Los puntos intermedios y puntos más allá de las citadas rutas a operar con derechos de tráfico de quinta libertad por las empresas aéreas designadas, deberán ser acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

4. Los puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y los puntos en el territorio del Reino de Bélgica indicados en los párrafos 1 y 2 y los puntos intermedios y puntos más allá establecidos en ambas rutas para ser operados sin derechos de tráfico de quinta libertad, serán libremente elegidos por las empresas aéreas designadas de cada Parte y serán notificados a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes veinte (20) días antes del comienzo de los servicios. Asimismo, los puntos inicialmente elegidos podrán ser reemplazados.

5. Las empresas aéreas designadas de cada Parte, podrán operar hasta catorce (14) frecuencias semanales en las rutas autorizadas para la comercialización de servicios de pasajeros, correo y carga, y hasta catorce (14) frecuencias semanales para la comercialización de servicios exclusivos de carga.

6. De acuerdo con lo establecido en el Artículo III del Convenio, cada Parte tendrá derecho a designar a dos empresas aéreas por cada par de ciudades para la comercialización de servicios de pasajeros, correo y carga y/o exclusivamente carga.

## SECCIÓN II
## CAMBIO DE CALIBRE

En la operación de los servicios convenidos las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán derecho a realizar en los puntos intermedios de las rutas especificadas, cambios de la aeronave utilizada por otra u otras aeronaves, siempre que la capacidad total de las aeronaves que operen más allá del punto en que se lleve a cabo la ruptura de carga esté relacionada con la de la aeronave inicial y se programe en conexión directa con la misma, con el fin de asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

## SECCIÓN III
## CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

Al operar u ofrecer los servicios convenidos sobre las rutas especificadas, las empresas aéreas designadas y/o autorizadas de cada Parte que actúen como empresas aéreas operadoras o que ofrezcan sus servicios como empresas aéreas comercializadoras, poniendo su código en vuelos operados por otras empresas aéreas, podrán concertar acuerdos de código compartido con:

a) Una empresa o empresas aéreas de la misma Parte.

b) Una o más empresas aéreas de la otra Parte.

c) Una o más empresas aéreas de un tercer país. En este caso, ninguna de las Partes exigirá para la puesta en práctica efectiva de servicios en régimen de código compartido por las empresas designadas y/o autorizadas de la otra Parte, que exista un entendimiento sobre códigos compartidos con el tercer país del que sea nacional la empresa aérea involucrada.

Con sujeción a las siguientes condiciones:

- Todas las empresas aéreas que tomen parte en acuerdos de código compartido deberán disponer de los correspondientes derechos para explotar la ruta o sector de ruta de que se trate.

- Las empresas aéreas cumplirán los requisitos que normalmente se aplican a los acuerdos y servicios de código compartido, en particular los relativos a la información y protección de los pasajeros, así como los relacionados con la seguridad de las operaciones aéreas.

- Las empresas aéreas comercializadoras que ofrezcan sus servicios en régimen de código compartido, garantizarán que el pasajero sea informado en el lugar de la venta acerca de la empresa aérea que operará cada segmento de la ruta.

- Las empresas aéreas designadas y/o autorizadas que ofrecen servicios en régimen de código compartido como empresas aéreas comercializadoras podrán ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades. En ningún caso estas empresas podrán ejercitar derechos de tráfico de quinta libertad o derechos de parada-estancia.

- Las empresas aéreas designadas o autorizadas que participen en acuerdos de código compartido deberán someter a consideración, y en su caso, a aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos veinte (20) días antes de la fecha propuesta para su introducción.

- Las frecuencias se contabilizarán únicamente para la empresa aérea operadora.

## ANEXO II
## Lista de otros Estados a que se refieren los Artículos III y IV del presente Convenio

a) República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);

b) Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);

c) Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);

d) Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el Transporte Aéreo).