

**CONVENIO**  
**SOBRE TRANSPORTE AÉREO**  
**ENTRE**  
**EL REINO DE BÉLGICA**  
**Y**  
**LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

**CONVENIO  
SOBRE TRANSPORTE AÉREO  
ENTRE  
EL REINO DE BÉLGICA  
Y  
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

**EL REINO DE BÉLGICA**

**Y**

**LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,**

**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 firma en la ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1944;

**HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:**

## ARTÍCULO I

### DEFINICIONES

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

- a) "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) "Convenio" significa el presente Convenio, incluyendo sus Anexos y toda enmienda al Convenio o a sus Anexos;
- c) "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal de Aviación 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 ejercidas por las autoridades mencionadas relacionadas con este Convenio;
- d) "línea 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) "territorio" en relación con 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) "servicio aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga;
- g) "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
- h) "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo;
- i) "rutas especificadas" significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Convenio;
- j) "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Convenio, pueden operarse en las rutas especificadas;
- k) "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicho precio, incluyendo los costos y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyendo la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;
- l) "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) "frecuencia" significa el número de vuelos de ida y vuelta que una línea aérea designada efectúa en una ruta específica en un período determinado;
- n) "servicio aéreo mixto" significa el servicio aéreo regular por el que se transportan pasajeros, correo y carga a bordo de la misma aeronave;
- o) "servicio aéreo exclusivo de carga" significa el servicio aéreo regular que transporta carga únicamente, y
- p) "nacionales" en el caso del Reino de Bélgica, se refiere a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión 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 líneas 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, y
- 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 2 del presente Artículo serán garantizados a las líneas aéreas no designadas de cada Parte.

5. Nada de lo contenido en el presente Convenio debe considerarse que confiere a las líneas aéreas designadas de una Parte el derecho de llevar 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 LÍNEAS AÉREAS

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

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la línea 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 permisos y autorizaciones correspondientes.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes podrán exigir que las líneas 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 línea 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 Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho Comunitario;

4.1.2 que el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Unión 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 Unión 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 línea 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;

4.2.2 que exista un control reglamentario efectivo y continuado de dicha línea 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 línea aérea haya sido designada y autorizada de este modo, 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 línea aérea designada por la otra Parte, de suspender el ejercicio por dicha línea aérea 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 línea 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 Unión Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho Comunitario, o

1.1.2. cuando el control reglamentario efectivo de la línea aérea designada no lo ejerza o mantenga el Estado Miembro de la Unión 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 línea aérea designada no sea propiedad ni esté efectivamente controlada, directamente o mediante participación mayoritaria, por Estados Miembros de la Unión 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 líneas aéreas designadas de la Unión Europea por motivos de nacionalidad.

1.2. En el caso de una línea 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 reglamentario efectivo y continuado de dicha línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos, o

1.2.3 cuando la línea 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 línea no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte que otorga estos derechos, o

1.4. Cuando dicha línea 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

### ADUANAS Y EXENCIONES

1. Cada Parte exentará sobre bases de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares que no se basen en el costo de los servicios prestados al arribo de la aeronave que opere los servicios convenidos, así como a su equipo regular, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores) provisiones (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dicha aeronave y otros productos destinados para su uso o utilizados exclusivamente en relación con la operación y servicio de la aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte que opere los servicios convenidos, así como boletos impresos, guías aéreas, cualquier material impreso con el logotipo de la línea aérea y el material publicitario que sea distribuido gratuitamente por dichas líneas aéreas designadas.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán al equipo y materiales referidos en el párrafo 1, independientemente de si son usados o consumidos, totalmente en el territorio de la Parte que concedió la exención, siempre que tales productos no se enajenen en el territorio de dicha Parte, y sean:

- a) introducidos al territorio de una de las Partes por o en representación de las líneas aéreas designadas de la otra Parte;
- b) retenidos a bordo de la aeronave de las líneas aéreas designadas de una Parte al arribar o salir del territorio de la otra Parte; o
- c) llevados a bordo de la aeronave de las líneas aéreas designadas por una de las Partes y destinados para su uso en la operación de los servicios convenidos.

3. El equipo regular, así como todos los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte. En tal caso, deberán mantenerse bajo supervisión o control de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de otra manera de conformidad con la legislación y regulaciones aduaneras en vigor de esa Parte.

4. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte, que no abandonen el área del aeropuerto reservado para dicho propósito, estarán sujetos únicamente a un control simplificado, excepto por razones de seguridad en contra de actos de violencia, tráfico de drogas y piratería aérea. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos,

sobre bases de reciprocidad y de conformidad con la legislación de la otra Parte, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares.

5. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan celebrado acuerdos con otra línea aérea, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte del equipo y materiales mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, siempre que la otra línea aérea disfrute de las mismas exenciones que la otra Parte.

## **ARTÍCULO VI**

### **TASAS AEROPORTUARIAS**

Las tasas 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 tasas establecidas por cada Parte en el territorio de su Estado acorde con su legislación nacional, siempre que dichas tasas no sean superiores a las tasas 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 líneas 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 línea 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 anterior, 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 línea aérea designada y/o autorizada de una Parte, bajo acuerdos de operación en código compartido con otras líneas aéreas en una ruta determinada, deberán ser sometidas a la aprobación correspondiente por la línea 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 línea aérea designada en dicha ruta.

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

9. Las tarifas aplicadas por las líneas aéreas designadas a los transportes realizados íntegramente en el interior de la Unión Europea quedarán sujetas al Derecho Comunitario.

## **ARTÍCULO VIII**

### **OPORTUNIDADES COMERCIALES**

1. A las líneas aéreas designadas de cada Parte se les 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 líneas aéreas designadas por cada Parte, quedando sujeto el personal de cada línea 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 consideración de las líneas aéreas designadas de cada Parte, ser cumplimentados por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización o línea aérea designada que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte, siempre que esté autorizada para prestar tales servicios en el territorio de dicha Parte.

3. Cada línea aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte, o bien, a contratar dichos servicios, total o parcialmente, según su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando 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 líneas

aéreas designadas serán tratadas sin discriminación, en lo que respecta a su acceso a la autoasistencia y a los servicios de asistencia en tierra prestados por uno o varios proveedores.

4. De conformidad con los principios de reciprocidad y no discriminación en relación con cualquier otra línea aérea que opere en tráfico internacional, las líneas aéreas designadas de las Partes tendrán la libertad de vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes, ya sea directamente o a través de agentes, y en la 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 líneas aéreas designadas de cada una de las Partes tendrán la libertad de transferir, sujeto a la disponibilidad de divisas y a la observancia de 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 transferencia. 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 líneas 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 líneas 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 vencidos, 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, a condición que los requisitos bajo los cuales dichos certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a los que puedan ser establecidos 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 a 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 adoptará las medidas correctivas adecuadas. En caso que la otra Parte no adopte las 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 línea o líneas 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 o 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) sospecha grave de que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las normas mínimas establecidas en aplicación de la Convención, o
- b) sospecha grave de que existe una falta de aplicación eficaz de las normas de seguridad establecidas de conformidad con la Convención,

la Parte que realiza la inspección podrá, para 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 línea o líneas aéreas designadas de una Parte, sea denegado el acceso por el representante de dicha línea o líneas aéreas designadas, la otra Parte podrá deducir que se plantean sospechas graves 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 línea o líneas 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 las líneas aéreas designadas.

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 una línea aérea cuyo control reglamentario sea ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión 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 Unión Europea y en relación a la autorización de operación de esa línea 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 1º 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, así como cualquier 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 Unión Europea y dispongan de una licencia de operador de conformidad con la normativa de la Unión 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 mencionan 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 a efecto de adoptar 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 líneas 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 adopte 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 líneas aéreas designadas de las Partes se regirá por lo dispuesto en el Artículo 8 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. No obstante lo dispuesto en el Artículo XVIII "Solución de Controversias" del presente Convenio, cualquier controversia relacionada con cuestiones impositivas será resuelta únicamente de conformidad con lo establecido en el Convenio para Evitar la Doble Imposición antes citado.

**ARTÍCULO XIV**  
**CAPACIDAD**

1. Las líneas 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 líneas 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 líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán libertad para establecer las frecuencias de dichos servicios, la capacidad de ofrecer 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 líneas 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 caso que una de las Partes considere que el servicio prestado por una o más líneas 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 correctivas 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 líneas 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 líneas 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 a fin de 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 implementación, interpretación o enmienda de este Convenio o su cumplimiento. 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 realizarse entre las 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 el cumplimiento de 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 una de las Partes no nombrara 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 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 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 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 Bruselas, Bélgica el veintidós de febrero de dos mil veintitrés, en dos ejemplares originales en idiomas español, francés y neerlandés, siendo todos los ejemplares igualmente auténticos. En caso de diferencias en la interpretación, el texto en español prevalecerá.

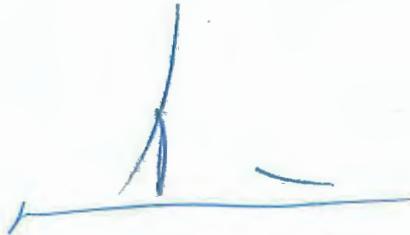
**POR EL REINO DE BÉLGICA:**

**POR LOS ESTADOS UNIDOS  
MEXICANOS:**



**Theodora Gentzis**

**Presidenta a.i. del Comité de Dirección del  
Servicio Público Federal de Asuntos  
Exteriores, Comercio Exterior y  
Cooperación al Desarrollo**



**Rogelio Granguillhome Morfín**

**Embajador de los Estados Unidos  
Mexicanos en el Reino de Bélgica**

## ANEXO I

### AL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE BÉLGICA Y LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

#### SECCIÓN I

##### CUADRO DE RUTAS

1. Ruta que podrá ser operada en ambas direcciones por las líneas 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 líneas 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 líneas 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 líneas aéreas.
3. Los puntos intermedios y puntos más allá de las citadas rutas a operar con derechos de tráfico de quinta libertad por las líneas 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 líneas aéreas designadas de cada Parte y serán notificados a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes veinte (20) días antes del inicio de los servicios. Asimismo, los puntos inicialmente elegidos podrán ser reemplazados.
5. Las líneas 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 líneas 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 líneas 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 continuación de los servicios.

## SECCIÓN III

### CLÁUSULA DE CÓDIGO COMPARTIDO

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

- a) Una línea o líneas aéreas de la misma Parte.
- b) Una o más líneas aéreas de la otra Parte.
- c) Una o más líneas 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 líneas aéreas designadas y/o autorizadas de la otra Parte, que exista un entendimiento sobre códigos compartidos con el tercer país del que sea nacional la línea aérea involucrada.

Con sujeción a las siguientes condiciones:

- Todas las líneas 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 líneas 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 líneas 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 línea aérea que operará cada segmento de la ruta.
- Las líneas aéreas designadas y/o autorizadas que ofrecen servicios en régimen de código compartido como líneas aéreas comercializadoras podrán ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades. En ningún caso estas líneas aéreas podrán ejercitar derechos de tráfico de quinta libertad o derechos de escala-estancia.

- Las líneas 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 línea aérea operadora.

## **ANEXO II**

### **LISTA DE OTROS ESTADOS A QUE SE REFIEREN LOS ARTICULOS 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).