

No. 55249*

**Spain
and
Mexico**

**Air Transport Agreement between the Kingdom of Spain and the United Mexican States
(with annexes). Madrid, 20 April 2017**

Entry into force: *26 July 2018, in accordance with article XXI*

Authentic text: *Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 30 July 2018*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Espagne
et
Mexique**

**Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et les États-Unis du Mexique
(avec annexes). Madrid, 20 avril 2017**

Entrée en vigueur : *26 juillet 2018, conformément à l'article XXI*

Texte authentique : *espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Espagne,
30 juillet 2018*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

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

El Reino de España y los Estados Unidos Mexicanos, en adelante denominados “las Partes Contratantes”;

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 Contratantes en el ejercicio de su actividad, que les permita competir en el mercado de conformidad con la legislación nacional de cada Parte Contratante;

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) "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 Contratantes;
- b) "Convenio" significa el presente instrumento, incluyendo sus Anexos y toda enmienda al mismo o a sus Anexos;
- c) "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 España, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil) o, en ambos casos, cualquier otra institución o persona legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Convenio que ejerzan las autoridades mencionadas;
- d) "línea aérea designada" se refiere a la empresa de transporte aéreo que cualquiera de las Partes Contratantes haya designado conforme al Artículo III de este Convenio;

- e) "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) "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 establecerse en las rutas especificadas;
- k) "tarifa" significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como 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) “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 efectúa en una ruta específica en un período determinado;
- n) “servicio aéreo mixto” significa el servicio aéreo regular por el que se transportan pasajeros y carga a bordo de la misma aeronave;
- o) “servicio aéreo exclusivo de carga” significa el servicio aéreo regular que transporta únicamente carga;
- p) “nacionales”, en el caso del Reino de España, se entenderá como referido a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea;
- q) el término “Tratados de la Unión Europea” se entenderá como referido al Tratado de la Unión Europea y al Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea.

ARTÍCULO II

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante 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 Contratantes gozarán, durante la explotación de los servicios convenidos en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

- a) sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c) hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante 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 Contratante 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 Contratantes.

4. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo 2 anterior serán garantizados a las líneas aéreas no designadas de cada Parte Contratante.

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

ARTÍCULO III DESIGNACIÓN DE LÍNEAS AÉREAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, una o más líneas aéreas, con el fin de explotar 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 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 Contratante 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 Contratantes podrán exigir que las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades 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 España:

4.1.1. Que esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y

4.1.2. Que el control reglamentario efectivo de la línea aérea 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 la línea aérea 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; y
 - 4.2.2. Que exista un control regulador efectivo y continuado de dicha línea aérea por los Estados Unidos Mexicanos; y
 - 4.2.3. Que la línea aérea 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 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 REVOCAIONES

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, 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 España:

1.1.1 cuando no esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea o carezca de una licencia de explotación válida conforme al Derecho de la Unión Europea; o

1.1.2 cuando el control reglamentario efectivo de la línea aérea 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 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 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 regulador efectivo y continuado de dicha línea aérea por los Estados Unidos Mexicanos; o
 - 1.2.3. cuando la línea aérea 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 aérea no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos, o
- 1.4. Cuando dicha línea aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio, o

1.5. Cuando la otra Parte Contratante 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 Contratante.

ARTÍCULO V EXENCIONES

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por parte de líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como los equipos habituales, refacciones incluyendo motores, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves, estarán exentos a condición de reciprocidad y de conformidad con la legislación aplicable, de la imposición de derechos aduaneros, tasas de inspección, impuestos y otros cargos similares a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. El siguiente equipo y artículos deberán ser exentados por la otra Parte Contratante, a condición de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección, impuestos y otros cargos similares que no se basen en el costo de

servicios prestados, incluyendo:

- a) las provisiones de la aeronave (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) conducidas a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de recambio, el equipo habitual y refacciones incluyendo motores introducidos al territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante;
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado, y
- d) las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos y/o guías aéreas, cualquier material impreso que lleve el emblema de la línea aérea impreso en el mismo, uniformes y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas líneas aéreas designadas.

Las exenciones contempladas en los subpárrafos a), b), c) y d) serán

concedidas siguiendo el procedimiento establecido por la normativa aduanera en vigor.

3. El equipo habitual, así como los materiales, provisiones y refacciones que permanecen a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. En tal caso, deberán ser puestos bajo vigilancia de dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

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

5. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, serán sometidos a los controles establecidos por la legislación aduanera aplicable. 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 TARIFAS AEROPORTUARIAS

Las 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 Contratante en el territorio de su Estado acorde con su legislación nacional, siempre que dichas tarifas no sean superiores a las 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 líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, incluidos el coste de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones relativas al mercado.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o registro de cualquier tarifa a aplicar por su propia o propias líneas aéreas designadas. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante la notificación o registro de cualquier tarifa a aplicar por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y sobre protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa vigente de una línea designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo.

Las Partes Contratantes se limitarán a intervenir para:

- a) Evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) Proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;
- c) Proteger a las líneas aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas;
- d) Proteger a las líneas aéreas frente a tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Cuando las Autoridades Aeronáuticas consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d), notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la línea aérea implicada cuanto antes sea posible y podrán solicitar que se celebren consultas de conformidad con los procedimientos establecidos en el párrafo 5 de este Artículo.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se celebren consultas sobre cualquier tarifa aplicada por una línea aérea de la otra Parte Contratante para el transporte internacional a o desde el territorio de la primera Parte Contratante, incluidas aquellas tarifas que hayan sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de recibir la solicitud. Las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria para una solución razonable del asunto. Si se llega a un acuerdo con respecto a una tarifa que haya sido objeto de una notificación de disconformidad, las

Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa continuará en vigor.

6. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor a no ser que sea posteriormente desaprobada de conformidad con lo establecido en los apartados 4 y 5 precedentes.

ARTÍCULO VIII OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante podrán, sobre una base de reciprocidad, enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él personal administrativo, técnico operacional de ventas y otro personal especializado, para la prestación de los servicios de transporte aéreo, debiendo observarse las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante en materia migratoria para el ingreso, residencia, empleo y salida de dicho personal. De igual forma, cada Parte Contratante se compromete a resolver en forma expedita y con el mínimo de demora, las solicitudes de entrada y permanencia, otorgamiento de visados y demás documentos requeridos para el personal de las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante.

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

3. Cada línea aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante 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 Contratantes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, todas las líneas 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 línea aérea que opere en tráfico internacional, las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en moneda en curso legal en el territorio de las Partes Contratantes o en otras monedas libremente convertibles, de acuerdo con la legislación nacional vigente en cada una de las Partes Contratantes.

5. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes 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 Contratantes.

ARTÍCULO IX LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante 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 Contratante.

2. Las leyes y reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia, salida o circulación 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 Contratante.

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 Contratantes y no caducadas, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante 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 Contratante 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 Contratante a sus propios nacionales.

ARTÍCULO XI SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante 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 Contratantes considera que la otra Parte Contratante 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 Contratante tomará medidas

correctivas adecuadas y en caso de que la otra Parte Contratante no adopte medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo IV (Revocaciones) 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 de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente Artículo "inspección en rampa", siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por las Autoridades competentes/representantes autorizados de la otra Parte Contratante 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 Contratante 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 línea o líneas aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha línea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante 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 Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de la línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante 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 línea aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante 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 España haya designado a una línea aérea cuyo control regulador sea ejercitado y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos reconocidos a la otra Parte Contratante 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.

ARTÍCULO XII

SEGURIDAD

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o sede permanente en su territorio o, en el caso del Reino de España, los explotadores de aeronaves que estén establecidos en su territorio al amparo del Tratado por el que se establece 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 Contratante 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 Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. 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 normativa vigente en ese país. Para la

salida de, o durante la permanencia en, el territorio del Reino de España se exigirá a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad en la Aviación de conformidad con la normativa de la Unión Europea. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente 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 Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante 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 Contratantes 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 Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo establecido en el Artículo IV (Revocaciones), 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 Contratantes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante 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 Contratante cumpla con las disposiciones de este Artículo.

ARTÍCULO XIII RÉGIMEN FISCAL

El régimen fiscal aplicable a las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes se regirá por lo dispuesto en el Artículo 8 del Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de España para Evitar la Doble Imposición en materia de Impuestos sobre la Renta y el Patrimonio y Prevenir el Fraude y la Evasión Fiscal, firmado en Madrid, el 24 de julio de 1992.

ARTÍCULO XIV CAPACIDAD

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante 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 Contratante 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 líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante 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 Contratante, al menos veinte (20) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más corto.

5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más líneas aéreas de la otra Parte Contratante, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo XVI del 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 Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante 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 Contratantes se consultarán mutuamente con vistas a asegurar la aplicación y el cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes 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 Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos que se convenga de otra manera entre las Partes Contratantes.

ARTÍCULO XVII MODIFICACIONES

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. 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 Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante consultas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes

Contratantes, a la decisión de un Tribunal Arbitral compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante, y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes, nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, a contar 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 Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes 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 Contratantes se adhieren a un Convenio o Acuerdo Multilateral referido a cuestiones reguladas en este Convenio, las Partes Contratantes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el 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 Contratantes manifieste su decisión de denunciarlo, mediante notificación por escrito, dirigida a la otra Parte Contratante 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 Contratante, 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 Transporte Aéreo entre los Estados Unidos

Mexicanos y el Reino de España, firmado en Madrid el 8 de abril de 2003, así como cualquier otro documento derivado del mismo.

Firmado en Madrid, el 20 de abril de dos mil diecisiete, en dos ejemplares originales en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA



**Iñigo Joaquín de la Serna Hernáiz
Ministro de Fomento**

**POR LOS ESTADOS UNIDOS
MEXICANOS**



**Luis Videgaray Caso
Secretario de Relaciones Exteriores**

ANEXO I

Al Convenio de Transporte Aéreo entre el Reino de España 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 el Reino de España.

Puntos en el Reino de España - puntos intermedios - puntos en los Estados Unidos Mexicanos - puntos más allá.

2. 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 España - puntos más allá.

NOTAS GENERALES

1. 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 Contratante que haya designado a dichas líneas aéreas.

2. 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 Contratantes.
3. Los puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y los puntos en el territorio del Reino de España 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 Contratante y serán notificados a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes veinte (20) días antes del comienzo de los servicios. Asimismo, los puntos inicialmente elegidos podrán ser reemplazados.
4. De acuerdo con lo establecido en el Artículo III del Convenio, cada Parte Contratante tendrá derecho a designar a dos líneas aéreas por cada par de ciudades con excepción de la ciudad de Cancún, donde podrán ser designadas hasta cuatro líneas aéreas por cada par de ciudades.

SECCIÓN II

CAMBIO DE CALIBRE

En la operación de los servicios convenidos las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes 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 líneas aéreas designadas y/o autorizadas de cada Parte Contratante 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 Contratante.
- b) Una o más líneas aéreas de la otra Parte Contratante.
- c) Una o más líneas aéreas de un tercer país. En este caso, ninguna de las Partes Contratantes 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 Contratante, 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 parada-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 Contratante los programas y horarios correspondientes a dichos servicios, al menos veinte (20) días antes de la fecha propuesta para su introducción.

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

[TRANSLATION – TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND THE UNITED MEXICAN STATES

The Kingdom of Spain and the United Mexican States, hereinafter referred to as “the Contracting Parties”,

Desiring to contribute to the development of an international air transport system that provides fair and equitable opportunities to the airlines of both Contracting Parties in the conduct of their activities, and that enables them to compete in the marketplace in accordance with the national laws of each Contracting Party,

Recognizing the importance of promoting the development of international air transport,

Desiring to ensure safety in international air transport and to express concern about acts and threats against the security of aircraft, which affect the safety of persons or property,

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

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the interpretation and purposes of this Agreement and its route schedule:

(a) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and any amendment thereto that has been ratified by both Contracting Parties;

(b) “Agreement” means this Agreement, its annexes and any amendments thereto;

(c) “Aeronautical authorities” means, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Transport, through the Directorate General of Civil Aeronautics, and, in the case of the Kingdom of Spain, the Ministry of Economic Development (Directorate General of Civil Aviation), or, in both cases, any other institution or person legally authorized to carry out the functions related to this Agreement that are performed by the aforementioned authorities;

(d) “Designated airline” means an air transport enterprise that either Contracting Party has designated in accordance with article III of this Agreement;

(e) “Territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State;

(f) “Air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(g) “International air service” means an air service that passes through the air space over the territory of more than one State;

(h) “Stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

(i) “Specified routes” means the routes established or to be established under the annex to this Agreement;

(j) “Agreed services” means the international air services that may, in accordance with the provisions of this Agreement, be established on the specified routes;

(k) “Tariff” means the price paid for the carriage of passengers, baggage and cargo, and the conditions under which that amount is applied, including amounts and commissions related to agencies or other additional services, but excluding remuneration and other conditions related to the carriage of mail;

(l) “Capacity” means, in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo space on that aircraft and, in relation to the agreed services, the capacity of the aircraft used in such services, multiplied by the frequencies operated by those aircraft during each season on a route or route section;

(m) “Frequency” means the number of round-trip flights conducted by an airline on a specific route in a given period;

(n) “Mixed air service” means a scheduled air service in which passengers and cargo are carried on the same aircraft;

(o) “Exclusive cargo air service” means a scheduled air service that carries only cargo;

(p) “Nationals”, in the case of the Kingdom of Spain, means nationals of the States members of the European Union;

(q) “European Union treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

Article II. Grant of Rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the annex thereto.

2. The airlines designated by either of the Contracting Parties shall enjoy the following rights while operating the agreed services on a specified route:

(a) The right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) The right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

(c) The right to make stops at the points in the territory of the other Contracting Party that are specified in the route schedule in the annex to this Agreement, for the purpose of taking on board and discharging passengers, mail and cargo, and/or exclusively cargo, in international air traffic from or to the territory of the other Contracting Party or, in accordance with paragraph 3 of this article, from or to another State.

3. The fifth-freedom traffic right in relation to all sectors of the route schedule in the annex to this Agreement shall be exercised only with the prior agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. The rights specified in paragraph 2 (a) and (b) above shall be granted to the non-designated airlines of each Contracting Party.

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party,

passengers and cargo, including mail, carried for payment or remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article III. Designation of airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party, through the diplomatic channel, one or more airlines, for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to replace a previously designated airline with another. In such designation, the scope of the authorization granted to each airline for the operation of the agreed services shall be specified.

2. On receipt of such a designation and upon application by the designated airline, in the form prescribed, the other Contracting Party shall, in accordance with paragraphs 3 and 4 of this article, grant the corresponding permits and authorizations without delay.

3. The aeronautical authorities of one of the Contracting Parties may require the designated airlines of the other Contracting Party to prove that they are in a position to fulfil the obligations laid down under the laws and regulations normally and reasonably applied by said authorities to the operation of international air services, pursuant to the provisions of this Agreement.

4. For the granting of the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this article, the following shall be required:

4. 1. In the case of an airline designated by the Kingdom of Spain:

4. 1.1. That the airline be established in the territory of the Kingdom of Spain in accordance with the European Union treaties and that it have a valid operating licence in accordance with European Union law; and

4. 1.2. That effective regulatory control of the airline be exercised and maintained by the State member of the European Union responsible for issuing the airline's air operator certificate, and that the relevant aeronautical authority be clearly indicated in the designation; and

4. 1.3. That the airline be owned, directly or through a majority holding, and effectively controlled by States members of the European Union or their nationals, and/or by the States listed in annex II or nationals of those other States;

4. 2. In the case of an airline designated by the United Mexican States:

4. 2.1. That the airline be established in the territory of the United Mexican States and authorized in accordance with the laws applicable in the United Mexican States; and

4. 2.2. That the United Mexican States have effective and continuous regulatory control of that airline; and

4. 2.3. That the airline be owned and effectively controlled, directly or through a majority holding, by the United Mexican States or its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may at any time start to operate the agreed services in accordance with this Agreement.

Article IV. Revocations

1. Each Contracting Party reserves the right to revoke the operating authorization or technical permits of an airline designated by the other Contracting Party, suspend the exercise by

that airline of the rights specified in article II of this Agreement or impose such conditions as it deems necessary for the exercise of those rights:

1. 1. In the case of an airline designated by the Kingdom of Spain:

1. 1.1. When the airline is not established in the territory of the Kingdom of Spain in accordance with the European Union treaties or lacks a valid operating licence in accordance with European Union law; or

1. 1.2. When effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the State member of the European Union responsible for issuing the airline's air operator certificate, or when the relevant aeronautical authority is not clearly indicated in the designation; or

1. 1.3. When the airline is not owned or effectively controlled, directly or through a majority holding, by States members of the European Union or their nationals, and/or by the States listed in annex II or nationals of those other States.

In exercising the right granted under this paragraph, the United Mexican States shall not discriminate among airlines of the European Union on the basis of nationality.

1. 2. In the case of an airline designated by the United Mexican States:

1. 2.1. When the airline is not established in the territory of the United Mexican States or authorized in accordance with the laws applicable in the United Mexican States; or

1. 2.2. When the United Mexican States do not have effective and continuous regulatory control of the airline; or

1. 2.3. When the airline is not owned or effectively controlled, directly or through a majority holding, by the United Mexican States or its nationals.

1. 3. When the airline does not comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

1. 4. When the airline stops operating the agreed services in accordance with the conditions laid down in this Agreement; or

1. 5. When the other Contracting Party does not maintain or apply the safety and security standards established in articles XI and XII of this Agreement.

2. Without prejudice to articles XI and XII, unless the immediate revocation, suspension or imposition of the conditions established in paragraph 1 of this article are essential to preventing further infringements of the laws and regulations, such right shall be exercised only after consulting the other Contracting Party.

Article V. Exemptions

1. Aircraft operated in international air services by designated airlines of either Contracting Party, and regular equipment, spare parts including engines, supplies of fuel and lubricants, and stores (including food, beverages and tobacco) on board the aircraft, shall be exempt, on the basis of reciprocity and in accordance with the applicable laws, from customs duties, inspection fees, taxes and other similar charges upon arrival in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following equipment and items shall be exempted by the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, from all customs duties, inspection fees, taxes and other similar charges not based on the cost of services rendered, including:

(a) Aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits established by the authorities of said Contracting Party, for consumption on board aircraft engaged in international air services of the other Contracting Party;

(b) Replacement parts, regular equipment and spare parts, including engines, brought into the territory of one of the Contracting Parties for the maintenance or repair of the aircraft used in international air services by the airlines designated by the other Contracting Party;

(c) Fuel and lubricants intended for supplying the aircraft used by airlines that have been designated by the other Contracting Party and are engaged in international air services, even when these stores are consumed during the flight over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board; and

(d) Stocks of printed tickets, air waybills, any printed material that bears the emblem of the airline printed on it, uniforms and usual publicity material distributed free of charge by such designated airlines.

The exemptions referred to in subparagraphs (a), (b), (c) and (d) shall be granted in accordance with the procedure established in the customs regulations in force.

3. Regular equipment and materials, stores and spare parts that are retained on board the aircraft of either Contracting Party may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party without the approval of the customs authorities of that territory. In such cases, they shall be placed under the supervision of said authorities until such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions established in this article shall also be applicable when the designated airlines of either Contracting Party have entered into agreements with other airlines on the loan or transfer, in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and other items mentioned in this article, provided that the other airline or airlines enjoy the same exemptions as the other Contracting Party.

5. Passengers in transit through the territory of either Contracting Party, and their baggage, shall be subject to the controls established in the applicable customs laws. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and from other taxes and charges applicable upon import.

Article VI. Airport tariffs

Tariffs or other charges for the use of each airport, including its facilities, technical services and other installations, and any other charges for the use of air navigation facilities and of communications and services, shall be imposed in accordance with the tariffs established by each Contracting Party in the territory of its State pursuant to its national laws, provided that such tariffs are not higher than the tariffs imposed, for the use of said airports and services, on its own domestic aircraft engaged in similar international services, in accordance with article 15 of the Convention.

Article VII. Tariffs

1. The tariffs applicable by the designated airlines of each Contracting Party for international transport in the services covered by this Agreement shall be freely established at

reasonable levels, due regard being paid to all pricing elements, including the cost of operation, the characteristics of the service, the needs of users, reasonable profit and other considerations related to the marketplace.

2. Each Contracting Party may require the notification or registration of any tariff to be applied by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require the airlines of the other Contracting Party to provide notification of or register any tariff to be applied by the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

3. Without prejudice to the application of the rules on competition and user protection that prevail in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the application of an effective tariff of a designated airline of the other Contracting Party for international transport in the services covered by this Agreement.

The Contracting Parties shall intervene only in order to:

- (a) Avoid unreasonable, discriminatory prices or practices;
- (b) Protect users against unfairly high or restrictive tariffs resulting from the abuse of a dominant position;
- (c) Protect airlines against prices that are artificially low because of direct or indirect State subsidies or support;
- (d) Protect airlines from artificially low tariffs, when there is evidence that an attempt is being made to eliminate competition.

4. When the aeronautical authorities believe that a given tariff falls within the categories described in paragraph 3 (a), (b), (c) and (d), they shall, in a reasoned manner, give notice of dissatisfaction to the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the airline concerned as soon as possible, and may request consultation in accordance with the procedures set out in paragraph 5 of this article.

5. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request that consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party be held on any tariff applied by an airline of the other Contracting Party for international transport to or from the territory of the first Contracting Party, including any tariff for which notice of dissatisfaction has been given. Such consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing the information necessary for a reasonable resolution of the matter. If agreement is reached on a tariff for which notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of each Contracting Party shall endeavour to put that agreement into effect. If no mutual agreement is reached, the tariff shall continue in effect.

6. A tariff established in accordance with this article shall remain in force unless it is subsequently disapproved in accordance with paragraphs 4 and 5 above.

Article VIII. Commercial opportunities

1. The airlines designated by each Contracting Party may, on the basis of reciprocity, send to and maintain in the territory of the other Contracting Party administrative, technical, operational, sales and other specialized staff for the provision of air transport services, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party on migration for the entry, residence, employment and departure of such staff. Similarly, each Contracting Party undertakes to deal

promptly and with the minimum of delay with applications for entry and stay, and the issuance of visas and other documents required for staff of the airlines designated by each Contracting Party.

2. These staff requirements may, if the designated airlines of each Contracting Party so wish, be satisfied either by their own personnel or through the services of any other organization, company or airline that provides its services in the territory of the other Contracting Party, on condition that it is authorized to do so.

3. Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or to contract said services in full or in part, as it chooses, through any of the agents authorized to provide them. When or as long as the regulations applicable to the provision of handling services in the territory of one of the Contracting Parties prevent or restrict either the freedom to contract such services or self-handling, all designated airlines shall be treated without discrimination in terms of their access to self-handling and to ground handling services provided by one or more suppliers.

4. Reciprocally and without discrimination vis-à-vis any other airline engaged in international traffic, the designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through agents, in legal tender in the territory of the Contracting Parties or in other freely convertible currencies, in accordance with the national laws in force in each Contracting Party.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall be free to transfer, subject to the applicable national legislation, from the territory of sale to its national territory, any revenues in excess of sums disbursed in the territory of sale, in any freely convertible currency at the market rate of exchange prevailing on the date of the request. Included in such net transfers shall be the revenues from sales, made directly or through an agent, of air transport services and auxiliary and supplementary services, and the usual commercial interest obtained from said revenues while they were on deposit awaiting transfer.

6. Such transfers shall be made without prejudice to the tax obligations in force in the territory of each Contracting Party.

Article IX. Laws and regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party that govern, in its territory, the entry, stay and departure from the country of aircraft engaged in international air navigation, or that are related to the operation of said aircraft while within the borders of its territory, shall apply to aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations that govern, in the territory of each Contracting Party, the entry, stay, departure or movement of passengers, crews, baggage, mail and cargo, and the procedures related to the formalities for entry to and departure from the country, immigration, aviation security, passports, customs and health measures, shall also be applied in said territory to the passengers, crews, baggage, mail and cargo of the designated airlines of the other Contracting Party.

Article X. Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences that were issued or rendered valid by one of the Contracting Parties and have not expired shall be recognized as valid

by the other Contracting Party for the operation of the agreed services on the routes specified in the annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or higher than the minimum standards that may be established in the Convention.

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

Article XI. Safety of air operations

1. Each Contracting Party may at any time request consultations concerning the safety standards adopted by the other Contracting Party in areas related to flight crew, aircraft or the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 30 days of the date of the respective request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain or apply, in any of those areas, safety standards that are at least equal to the corresponding minimum standards established in application of the Convention, it shall notify the other Contracting Party of its findings and of the steps considered necessary to conform with those minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action and, if it fails to do so within 15 days or any other agreed longer period, the application of article IV (Revocations) of this Agreement shall be justified.

3. Without prejudice to the obligations established in article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while in the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search, referred to in this article as a “ramp inspection”, provided that such inspection does not cause an unreasonable delay. The inspection shall be carried out on board and on the outside of the aircraft by the competent authorities/authorized representatives of the other Contracting Party in order to verify both the validity of the documents of the aircraft and its crew and the visible condition of the aircraft and its equipment.

4. If one or a series of these ramp inspections results in:

(a) Serious concerns that an aircraft or its operation does not meet the corresponding minimum standards established in application of the Convention; or

(b) Serious concerns that the corresponding safety standards established in accordance with the Convention are not being effectively implemented and enforced;

the Contracting Party conducting the inspection may, for the purposes of article 33 of the Convention, conclude that the requirements in accordance with which the certificate or licences of that aircraft or its crew were issued or validated, or the requirements in accordance with which that aircraft is operated, are not equal to or higher than the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. If, with regard to the start, in accordance with paragraph 3 above, of a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party, access is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party may conclude that the serious concerns referred to in paragraph 4 above exist, and may reach the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary immediately the operating authorization of the airline or airlines of the other Contracting Party if, as a result of a ramp inspection or series of ramp inspections, or because access for a ramp inspection is denied, or on the basis of consultations, or in any other way, it concludes that immediate action is essential to the safety of the airline's operations.

7. Any action taken by a Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall cease to apply when the reason for which it was taken disappears.

8. If the Kingdom of Spain has designated an airline over which regulatory control is exercised and maintained by another State member of the European Union, the rights granted to the other Contracting Party in this article shall apply equally with regard to the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that State member of the European Union and in relation to that airline's operating authorization.

Article XII. Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the general validity of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in accordance with the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

2. Each Party shall provide, upon request, all necessary assistance to the other Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. Each Contracting Party shall, in its mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention, to the extent that those security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry, or operators that have their principal place of business or permanent head office in its territory, or, in the case of the Kingdom of Spain, aircraft operators that are established in its territory under the Treaty on European Union and hold an operator's licence in accordance with European Union rules, and operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in the preceding paragraph, which are required by the other Contracting Party for aircraft entering, departing from, or within the territory of that Contracting Party. For aircraft within or departing from the territory of the United Mexican States, aircraft operators shall be required to comply with the aviation security provisions in accordance

with the regulations in force in that country. For aircraft within or departing from the territory of the Kingdom of Spain, aircraft operators shall be required to comply with the aviation security requirements in accordance with European Union rules. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party to adopt reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When one of the Contracting Parties has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security rules in this article, said Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

7. Notwithstanding the provisions of article IV (Revocations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within 15 days of the date of said request shall constitute grounds for suspending, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorizations granted to the airlines of both Contracting Parties.

8. In the event of an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take interim action before the period of 15 days has elapsed.

9. Any action taken pursuant to paragraphs 7 and 8 above shall be discontinued when the other Contracting Party complies with the provisions of this article.

Article XIII. Tax regime

The tax regime applicable to the airlines designated by the Contracting Parties shall be governed by article 8 of the Convention between the United Mexican States and the Kingdom of Spain for the avoidance of double taxation and the prevention of fraud and fiscal evasion with respect to taxes on income and capital, signed at Madrid on 24 July 1992.

Article XIV. Capacity

1. The designated airlines of each Contracting Party that provide services on any of the routes stipulated in this Agreement shall enjoy fair and equal opportunities.

2. The services provided by the designated airlines on any of the routes specified in the annex to this Agreement shall have as their main objective the provision of adequate capacity for the requirements of the traffic between the two countries.

3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall be free to determine the frequencies of such services, the capacity to be offered for the operation of such services, and the type of aircraft to be used. Notwithstanding, for operations to points in third countries, with fifth-freedom traffic rights, the frequencies and capacity to be offered by the designated airlines of each Contracting Party shall be established by agreement between the

respective aeronautical authorities. Fifth-freedom traffic rights shall be complementary to third- and fourth-freedom traffic rights.

4. Notification of the frequencies and schedules of the operations of the agreed air services shall be provided, when required, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 20 days before the start of such operations, unless the aeronautical authorities of the other Contracting Party agree upon a shorter period.

5. If one of the Contracting Parties considers that the service provided by one or more airlines of the other Contracting Party does not comply with the standards and principles set out in this article, it may request consultations in accordance with article XVI of this Agreement, in order to examine the operations in question with a view to determining by mutual agreement the corrective action deemed appropriate.

Article XV. Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, with the information and statistics related to traffic carried by the designated airlines of the first Contracting Party in the agreed services to or from the territory of the other Contracting Party, as drawn up and submitted by the designated airlines to their national aeronautical authorities for publication.

Article XVI. Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall consult each other with a view to ensuring the implementation of and compliance with the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may, at any time, request consultation on the implementation, interpretation or amendment of this Agreement or compliance therewith. Such consultations shall be held within a period of 60 days from the date on which the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XVII. Amendments

1. If either of the Contracting Parties deems it advisable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request a consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be held between the aeronautical authorities and shall start within 60 days of the date of the request.

2. Amendments to the annex to this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed through an exchange of diplomatic notes. The consultations shall start within 60 days of the date of the request.

3. If the Contracting Parties agree to amend this Agreement, the amendments shall be formalized through an exchange of diplomatic notes and shall enter into force through a further exchange of diplomatic notes in which the two Contracting Parties shall inform one another that they have met the requirements of their national laws.

Article XVIII. Settlement of disputes

1. If a dispute arises between the Contracting Parties about the interpretation or implementation of this Agreement, they shall, in the first place, endeavour to settle it through consultations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal composed of three arbitrators, one named by each Contracting Party and a third designated by the two so chosen. Each Contracting Party shall name an arbitrator within 60 days of the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note, through the diplomatic channel, containing a request for the arbitration of the dispute. The third arbitrator shall be designated within 60 days of the designation of the second of the aforementioned arbitrators, shall always be a national of a third State, shall act as the president of the tribunal and shall decide on the place where the arbitration shall be held. If either of the Contracting Parties fails to name an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not named within the established period, either Contracting Party may ask the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators, as appropriate. If this should happen, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to respect any decision taken in accordance with paragraph 2 of this article. The arbitral tribunal shall decide on the apportionment of the costs resulting from this procedure.

Article XIX. Registration

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

Article XX. Multilateral agreements

If, after the entry into force of this Agreement, both Contracting Parties become parties to a multilateral agreement related to matters covered by this Agreement, the Contracting Parties shall hold consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement in question.

Article XXI. Final provisions

1. This Agreement shall enter into force 30 days after the date of receipt of the last communication by which the two Contracting Parties notify each other, through an exchange of diplomatic notes, of the fulfilment of the relevant requirements of their national laws.

2. This Agreement shall remain in force indefinitely, unless either of the Contracting Parties notifies the other in writing, through the diplomatic channel, of its decision to terminate it, with 12 months' notice. This notification shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization, unless it is withdrawn by mutual agreement before the end of this period. If the other Contracting Party does not acknowledge receipt of said notification, the notification shall be considered to have been received 14 days after its receipt by the Organization.

3. Upon the entry into force of this Agreement, the provisions of the Agreement on air transport between the United Mexican States and the Kingdom of Spain, signed at Madrid on 8 April 2003, and any other document derived therefrom, shall be repealed.

SIGNED at Madrid on 20 April 2017 in two original copies in the Spanish language, both texts being equally authentic.

For the Kingdom of Spain:

IÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ

Minister of Economic Development

For the United Mexican States:

LUIS VIDEGARAY CASO

Minister for Foreign Affairs

ANNEX I

TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND THE UNITED MEXICAN STATES

Section I. Route schedule

1. Routes that may be operated in both directions by the airlines designated by the Kingdom of Spain:

Points in the Kingdom of Spain - intermediate points - points in the United Mexican States - points beyond.

2. Routes that may be operated in both directions by the airlines designated by the United Mexican States:

Points in the United Mexican States - intermediate points - points in the Kingdom of Spain - points beyond.

General notes

1. The designated airlines may change the order of or omit one or more points on the routes indicated in paragraphs 1 and 2 of section I of this annex, in all or part of their services, provided that the point of departure of the route is in the territory of the Contracting Party that designated those airlines.

2. The intermediate points and points beyond the aforementioned routes to be operated with fifth-freedom traffic rights by the designated airlines shall be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

3. The points in the territory of the United Mexican States and the points in the territory of the Kingdom of Spain indicated in paragraphs 1 and 2, and the intermediate points and the points beyond, established on both routes to be operated without fifth-freedom traffic rights, shall be freely chosen by the designated airlines of each Contracting Party, and the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall be notified of those points 20 days before the start of the services. The points initially chosen may be replaced.

4. In accordance with article III of this Agreement, each Contracting Party shall have the right to designate two airlines for each city pair, with the exception of the city of Cancún, in whose case up to four airlines may be designated for each city pair.

Section II. Change of gauge

In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right, at the intermediate points on the specified routes, to replace the aircraft used with one or more other aircraft, provided that the total capacity of the aircraft operating beyond the point of change of gauge is related to the capacity of the initial aircraft, with scheduling in direct connection with the initial aircraft, in order to ensure the true and genuine continuation of the services.

Section III

Code-sharing clause

In operating or offering the agreed services on the specified routes, the designated and/or authorized airlines of each Contracting Party, acting as operating airlines or offering their services as marketing airlines by placing their code on flights operated by other airlines, may enter into code-sharing agreements with:

- (a) An airline or airlines of the same Contracting Party;
- (b) One or more airlines of the other Contracting Party;

(c) One or more airlines of a third country. In this case, neither Contracting Party shall require, for the effective implementation of code-sharing services by the designated and/or authorized airlines of the other Contracting Party, a code-sharing understanding with the third country whose nationality is held by the airline concerned.

The following conditions shall be met:

- All airlines participating in code-sharing agreements shall have the corresponding rights to operate the route or route sector in question.

- Airlines shall comply with the requirements that normally apply to code-sharing agreements and services, in particular those related to passenger information and protection, and to the safety of air operations.

- Marketing airlines offering code-sharing services shall ensure that passengers are informed, at the point of sale, about the airline operating each route segment.

- Designated and/or authorized airlines offering code-sharing services as marketing airlines may exercise third- and fourth-freedom traffic rights. Under no circumstances may these airlines exercise fifth-freedom traffic rights or stopover rights.

- Designated or authorized airlines participating in code-sharing agreements shall submit the programmes and schedules corresponding to such services for consideration and, as appropriate, approval by the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 20 days before the proposed date of introduction of the agreement.

ANNEX II

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES III AND IV OF THIS AGREEMENT

- (a) Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE ROYAUME D'ESPAGNE ET LES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE

Le Royaume d'Espagne et les États-Unis du Mexique, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Désireux de contribuer à la mise en place d'un système de transport aérien international qui offre des possibilités justes et équitables aux compagnies aériennes des deux Parties contractantes dans l'exercice de leurs activités, et qui leur permette de se faire concurrence sur le marché conformément à la législation interne de chaque Partie contractante,

Conscients qu'il importe de promouvoir l'amélioration du transport aérien international,

Désireux d'assurer la sécurité du transport aérien international et d'exprimer leur préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs, qui portent atteinte à la sécurité des personnes ou des biens,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Définitions

Pour l'interprétation et les fins du présent Accord et de son tableau des itinéraires :

a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et toute modification de ladite Convention ratifiée par les deux Parties contractantes ;

b) le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et toute modification s'y rapportant ;

c) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas des États-Unis du Mexique, le Ministère des communications et des transports, par l'intermédiaire de la Direction générale de l'aéronautique civile, et, dans le cas du Royaume d'Espagne, le Ministère du développement économique (Direction générale de l'aviation civile) ou, dans les deux cas, toute autre institution ou personne légalement autorisée à exercer les fonctions liées au présent Accord qu'assument les autorités susmentionnées ;

d) le terme « compagnie aérienne désignée » fait référence à une entreprise de transport aérien qui a été désignée par l'une des Parties contractantes conformément à l'article III du présent Accord ;

e) le terme « territoire », employé par rapport à un État, désigne les zones terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat de cet État ;

f) le terme « service aérien » désigne tout service aérien régulier assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de fret ;

g) le terme « service aérien international » désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État ;

h) le terme « escale à but non commercial » désigne un atterrissage pour toute raison autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de fret et de courrier ;

i) le terme « itinéraires spécifiés » désigne les itinéraires établis ou à établir dans le cadre de l'annexe au présent Accord ;

j) le terme « services convenus » désigne les services aériens internationaux qui peuvent être établis sur les itinéraires spécifiés, conformément aux dispositions du présent Accord ;

k) le terme « tarif » désigne le prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret et les conditions dans lesquelles ledit prix s'applique, y compris les frais et commissions relatifs aux agences ou aux autres services supplémentaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des autres conditions relatives au transport du courrier ;

l) le terme « capacité », employé au sujet d'un aéronef, désigne le nombre de sièges ou la capacité de transport de fret dudit aéronef et, employé au sujet des services convenus, la capacité de l'aéronef ou des aéronefs utilisés au titre des services en question, multipliée par la fréquence des vols desdits aéronefs pendant chaque saison sur un itinéraire ou un segment d'itinéraire donné ;

m) le terme « fréquence » désigne le nombre de vols aller-retour effectués par une compagnie aérienne sur un itinéraire donné pendant une période donnée ;

n) le terme « service aérien mixte » désigne un service aérien régulier dans lequel les passagers et le fret sont transportés à bord du même aéronef ;

o) le terme « service aérien de fret exclusif » désigne un service aérien régulier qui ne transporte que du fret ;

p) le terme « ressortissants » désigne, dans le cas du Royaume d'Espagne, les ressortissants des États membres de l'Union européenne ;

q) le terme « Traités de l'Union européenne » désigne le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article II. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits prévus par le présent Accord aux fins de la mise en place de services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires spécifiés dans l'annexe au présent Accord.

2. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus sur un itinéraire spécifié, les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante jouissent des droits suivants :

a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;

b) le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante ;

c) le droit de faire des escales aux points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante qui sont mentionnés dans le tableau des itinéraires figurant en annexe au présent Accord, en vue de l'embarquement et du débarquement de passagers, de courrier et de fret, ou exclusivement de fret, dans le cadre de la circulation aérienne internationale en provenance ou à destination du

territoire de l'autre Partie contractante, ou, conformément au paragraphe 3 du présent article, en provenance ou à destination d'un autre État.

3. Le droit de trafic de cinquième liberté relatif à tous les secteurs du tableau d'itinéraires figurant dans l'annexe du présent Accord n'est exercé qu'avec l'accord préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Les droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 ci-dessus sont accordés aux compagnies aériennes non désignées de chaque Partie contractante.

5. Aucune disposition du présent Accord ne saurait être interprétée comme conférant aux compagnies aériennes désignées par une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou du fret (y compris du courrier) transportés contre paiement ou rémunération à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article III.

Désignation des compagnies aériennes

1. Chaque Partie contractante jouit du droit de désigner, par une note diplomatique écrite adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs compagnies aériennes qu'elle charge d'assurer les services convenus sur les itinéraires spécifiés, ainsi que du droit de remplacer une compagnie aérienne désignée par une autre compagnie. Ladite désignation précise la portée de l'autorisation accordée à chaque compagnie aérienne pour l'exploitation des services convenus.

2. À la réception d'une telle désignation et sur demande de la compagnie aérienne désignée, selon la forme prescrite, l'autre Partie contractante accorde sans délai les permis et autorisations correspondants, conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement concernant l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions du présent Accord.

4. Pour l'octroi des autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, toutes les conditions suivantes doivent être remplies :

4. 1. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume d'Espagne :

4. 1.1. La compagnie aérienne est établie sur le territoire du Royaume d'Espagne conformément aux traités de l'Union européenne et elle dispose d'un permis d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ;

4. 1.2. Un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne est exercé et poursuivi par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat d'exploitant aérien et les autorités aéronautiques compétentes sont clairement identifiées dans la désignation ;

4. 1.3. La compagnie aérienne est la propriété, directement ou par une participation majoritaire, d'États membres de l'Union européenne, ou de ressortissants d'États membres de l'Union européenne, ou d'autres États mentionnés dans l'annexe II, ou de ressortissants de ces autres États, et est effectivement contrôlée par lesdits États ou ressortissants ;

4. 2. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par les États-Unis du Mexique :

4. 2.1. La compagnie aérienne est établie sur le territoire des États-Unis du Mexique et autorisée conformément aux lois applicables aux États-Unis du Mexique ;

4. 2.2. Les États-Unis du Mexique exercent un contrôle réglementaire effectif continu sur la compagnie aérienne en question ;

4. 2.3. La compagnie aérienne est détenue et effectivement contrôlée, directement ou par une participation majoritaire, par les États-Unis du Mexique ou des ressortissants des États-Unis du Mexique.

5. Une compagnie aérienne peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus conformément au présent Accord dès qu'elle est ainsi désignée et autorisée.

Article IV. Révocations

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice par ladite compagnie des droits visés à l'article II du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits, dans l'un quelconque des cas suivants :

1. 1. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par le Royaume d'Espagne :

1. 1.1. Lorsque la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire du Royaume d'Espagne conformément aux traités de l'Union européenne ou ne dispose pas d'un permis d'exploitation valide conformément à la législation de l'Union européenne ;

1. 1.2. Lorsque l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance du certificat d'exploitant aérien de la compagnie aérienne n'exerce ou ne poursuit pas un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne, ou lorsque les autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation ;

1. 1.3. Lorsque la compagnie aérienne n'est pas la propriété, directement ou par une participation majoritaire, d'États membres de l'Union européenne, ou de ressortissants d'États membres de l'Union européenne, ou d'autres États mentionnés dans l'annexe II, ou de ressortissants de ces autres États, ou lorsqu'elle n'est pas effectivement contrôlée par lesdits États ou ressortissants.

Dans l'exercice du droit conféré par le présent paragraphe, les États-Unis du Mexique ne font pas de discrimination entre les compagnies aériennes de l'Union européenne en fonction de leur nationalité ;

1. 2. Dans le cas d'une compagnie aérienne désignée par les États-Unis du Mexique :

1. 2.1. Lorsque la compagnie aérienne n'est pas établie sur le territoire des États-Unis du Mexique ou n'est pas autorisée conformément aux lois applicables aux États-Unis du Mexique ;

1. 2.2. Lorsque les États-Unis du Mexique n'exercent pas un contrôle réglementaire effectif continu sur la compagnie aérienne en question ;

1. 2.3. Lorsque la compagnie aérienne n'est pas détenue et effectivement contrôlée, directement ou par une participation majoritaire, par les États-Unis du Mexique ou des ressortissants des États-Unis du Mexique ;

1. 3. Lorsque la compagnie aérienne ne se conforme pas aux lois ou aux règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits en question ;

1. 4. Lorsque la compagnie aérienne cesse d'exploiter les services convenus conformément aux conditions énoncées dans le présent Accord ;

1. 5. Lorsque l'autre Partie contractante ne respecte pas ou n'applique pas les normes de sécurité et de sûreté définies aux articles XI et XII du présent Accord.

2. Sans préjudice des dispositions des articles XI et XII, à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiates des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient essentielles pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

*Article V.
Exonérations*

1. Les aéronefs exploités dans le cadre de services aériens internationaux par des compagnies aériennes désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement habituel, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions (y compris les aliments, les boissons et le tabac) se trouvant à bord des aéronefs, sont exonérés, selon le principe de réciprocité et conformément aux lois applicables, des droits de douane, des frais d'inspection, des taxes et autres charges similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements et provisions restent à bord des aéronefs en question jusqu'à leur réexportation.

2. Les équipements et articles suivants sont exemptés par l'autre Partie contractante, selon le principe de réciprocité, de tous les droits de douane, frais d'inspection, taxes et autres charges similaires qui ne sont pas fondés sur le coût des services rendus :

a) les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons et le tabac), embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à être consommées à bord des aéronefs exploités dans le cadre des services aériens internationaux de l'autre Partie contractante ;

b) les pièces de renouvellement, l'équipement habituel et les pièces de rechange introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs exploités dans le cadre des services aériens internationaux par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante ;

c) le combustible et les lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs utilisés par les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante et exploitant des services aériens internationaux, même lorsque ces produits sont consommés pendant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués ;

d) les stocks de billets imprimés, de lettres de transport aérien, de tous articles imprimés portant l'emblème de la compagnie aérienne, d'uniformes et de matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par lesdites compagnies aériennes désignées.

Les exonérations visées aux alinéas a), b), c) et d) sont accordées conformément à la procédure établie dans la réglementation douanière en vigueur.

3. L'équipement de bord habituel, les matériaux, les provisions et les pièces de rechange conservés à bord des aéronefs d'une compagnie aérienne désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette dernière. Le cas échéant, ils sont placés sous la

surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils sont réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les exonérations prévues par le présent article sont également applicables lorsque les compagnies aériennes désignées par l'une des Parties contractantes concluent des accords avec d'autres compagnies aériennes en vue du prêt ou du transfert, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de l'équipement habituel et des autres biens mentionnés dans le présent article, à condition que la ou les autres compagnies aériennes concernées bénéficient des mêmes exonérations que l'autre Partie contractante.

5. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leurs bagages, sont soumis aux contrôles prévus par les lois douanières applicables. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et des autres taxes et charges exigibles à l'importation.

Article VI. Tarifs aéroportuaires

Les tarifs ou autres charges concernant l'utilisation de chaque aéroport, y compris de ses équipements, de ses services techniques et de ses autres installations, ainsi que toutes les autres charges relatives à l'utilisation des installations de navigation aérienne et des communications et services, sont imposés conformément aux tarifs établis par chaque Partie contractante sur le territoire de son État en vertu de sa législation interne, à condition que lesdits tarifs ne soient pas supérieurs aux tarifs imposés, pour l'utilisation desdits aéroports et services, à ses propres aéronefs nationaux effectuant des services internationaux similaires, conformément à l'article 15 de la Convention.

Article VII. Tarifs

1. Les tarifs applicables par les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante pour le transport international dans les services couverts par le présent Accord sont librement fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les éléments de tarification, y compris du coût d'exploitation, des caractéristiques du service, des besoins des utilisateurs, du bénéfice raisonnable et d'autres considérations liées au marché.

2. Chaque Partie contractante peut exiger la notification ou l'enregistrement de tout tarif qu'appliquent sa ou ses propres compagnies aériennes désignées. Aucune des Parties contractantes n'exige des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante qu'elles notifient ou enregistrent tout tarif appliqué par la ou les compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante.

3. Sans préjudice de l'application des règles de concurrence et de protection des usagers qui prévalent dans chaque Partie contractante, aucune des Parties contractantes ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'application d'un tarif effectif d'une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante pour le transport international dans le cadre des services couverts par le présent Accord.

Les Parties contractantes n'interviennent qu'aux fins suivantes :

- a) faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques déraisonnables et discriminatoires ;

b) protéger les usagers contre des tarifs injustement élevés ou restrictifs résultant d'un abus de position dominante ;

c) protéger les compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas en raison de subventions ou d'aides étatiques directes ou indirectes ;

d) protéger les compagnies aériennes contre des tarifs artificiellement bas, lorsqu'il est prouvé qu'il s'agit d'une tentative d'éliminer la concurrence.

4. Lorsque les autorités aéronautiques estiment qu'un tarif donné relève des catégories décrites aux alinéas a), b), c) et d) du paragraphe 3, elles informent par une notification motivée les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et la compagnie aérienne concernée de leur désaccord dans les meilleurs délais et peuvent demander la tenue de consultations conformément aux procédures définies au paragraphe 5 du présent article.

5. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander la tenue de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante concernant tout tarif pratiqué par une compagnie aérienne de l'autre Partie contractante pour le transport international à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante, y compris concernant les tarifs au sujet desquels une notification de désaccord a été émise. Lesdites consultations ont lieu au plus tard dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Les Parties contractantes coopèrent en vue de recueillir les renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si un accord est conclu à propos d'un tarif qui a fait l'objet d'une notification de désaccord, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante mettent en œuvre tous les efforts possibles pour assurer l'application dudit accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif demeure en vigueur.

6. Un tarif établi conformément au présent article reste en vigueur à moins qu'il ne soit ultérieurement désapprouvé conformément aux paragraphes 4 et 5 ci-dessus.

Article VIII.

Activités commerciales

1. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante peuvent, selon le principe de réciprocité, envoyer et maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante du personnel administratif, technique, opérationnel ou commercial et tout autre personnel spécialisé pour la fourniture de services de transport aérien, dans le respect des lois et règlements de l'autre Partie contractante en matière de migration pour l'entrée sur son territoire, la résidence, l'emploi et le départ dudit personnel. De même, chaque Partie contractante s'engage à traiter rapidement et dans les meilleurs délais les demandes d'entrée et de séjour, ainsi que la délivrance des visas et autres documents requis pour le personnel des compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante.

2. Les besoins en personnel en question peuvent, si les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante le souhaitent, être satisfaits en faisant appel à leur propre personnel ou aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne qui fournit des services sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve que ladite organisation, société ou compagnie aérienne y soit autorisée.

3. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de fournir les services de son propre personnel de manutention au sol sur le territoire de l'autre Partie ou de louer lesdits services, en totalité ou en partie, selon son choix, par l'intermédiaire de l'un quelconque des agents autorisés à

cet effet. Lorsque ou aussi longtemps que la réglementation applicable à la prestation de services de manutention sur le territoire de l'une des Parties contractantes empêche ou restreint soit la liberté de contracter de tels services, soit le recours des compagnies aériennes à leurs propres services de manutention, toutes les compagnies aériennes désignées sont traitées sans discrimination en ce qui concerne l'accès à leurs propres services de manutention et aux services de manutention au sol assurés par un ou plusieurs prestataires.

4. Dans le respect des principes de réciprocité et de non-discrimination à l'égard des autres compagnies aériennes participant au trafic international, les compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes peuvent vendre librement des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents, dans la monnaie ayant cours légal sur le territoire des Parties contractantes ou dans toute autre devise librement convertible, conformément à la législation interne en vigueur dans chacune des Parties contractantes.

5. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante sont libres de transférer du territoire de vente vers leur territoire national, dans le respect de la législation interne applicable, les recettes excédant les sommes déboursées sur le territoire de vente, dans toute devise librement convertible au taux de change en vigueur sur le marché à la date de la demande. Lesdits transferts nets comprennent les recettes tirées des ventes des services de transport aérien et des services auxiliaires et complémentaires effectuées soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent, ainsi que les intérêts commerciaux ordinaires perçus sur lesdites recettes alors que celles-ci se trouvaient en dépôt dans l'attente de leur transfert.

6. Lesdits transferts s'effectuent sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chaque Partie contractante.

Article IX. Lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou concernant l'exploitation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent à l'intérieur des frontières de son territoire, s'appliquent aux aéronefs des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent l'entrée, le séjour et les déplacements sur son territoire ainsi que la sortie de son territoire des passagers, des membres d'équipage, des bagages, du courrier et du fret, de même que les procédures liées aux formalités d'entrée dans le pays et de sortie du pays, à l'immigration, à la sécurité de l'aviation, aux passeports, à la douane et aux mesures sanitaires s'appliquent aussi, sur le territoire en question, aux passagers, aux membres d'équipage, aux bagages, au courrier et au fret des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie contractante.

Article X. Certificats et permis

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les itinéraires spécifiés à l'annexe

au présent Accord, sous réserve que les conditions auxquelles lesdits certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées par la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et permis accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article XI.
Sûreté des opérations aériennes

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment la tenue de consultations concernant les normes de sûreté adoptées par l'autre Partie contractante dans les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Lesdites consultations commencent dans un délai de 30 jours à compter de la date de la demande en question.

2. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans l'un quelconque de ces domaines, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ses conclusions et des mesures qu'elle estime nécessaires pour que soient respectées ces normes minimales. L'autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées et, si elle ne le fait pas dans un délai de 15 jours ou dans tout autre délai plus long convenu, l'application de l'article IV (Révocations) du présent Accord est justifiée.

3. Sans préjudice des obligations prévues à l'article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie contractante dans le cadre de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un contrôle (dénommé dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic »), sous réserve que ladite inspection n'entraîne pas un retard excessif. L'inspection est effectuée à bord et à l'extérieur de l'aéronef par les autorités compétentes/les représentants autorisés de l'autre Partie contractante afin de vérifier à la fois la validité des documents de l'aéronef et de son équipage et l'état visible de l'aéronef et de son équipement.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donnent des raisons sérieuses de penser :

a) que l'aéronef ou l'exploitation de l'aéronef ne respecte pas les normes minimales établies en application de la Convention, ou

b) que les normes de sécurité correspondantes établies conformément à la Convention ne sont pas effectivement mises en œuvre et appliquées,

la Partie contractante qui procède à l'inspection peut conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les prescriptions qui ont présidé à la délivrance ou à la validation des certificats ou des permis dudit aéronef ou de son équipage, ou que les prescriptions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Si, au début d'une inspection sur l'aire de trafic d'un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes de l'une des Parties contractantes conformément au paragraphe 3 ci-dessus, le représentant de ladite ou desdites compagnies aériennes refuse l'accès à l'aéronef, l'autre Partie

contractante est libre d'en déduire qu'il existe des préoccupations sérieuses des types visés au paragraphe 4 ci-dessus et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le paragraphe en question.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de modifier ou de suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation de la ou des compagnies aériennes de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, en raison d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, d'après des consultations ou de toute autre manière, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sûreté des opérations de la ou des compagnies aériennes concernées.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus cesse de s'appliquer lorsque le motif pour lequel elle a été prise disparaît.

8. En cas de désignation par le Royaume d'Espagne d'une compagnie aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et poursuivi par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sûreté par ledit autre État membre de l'Union européenne, ainsi qu'à l'autorisation d'exploitation de la compagnie aérienne en question.

Article XII.

Sécurité

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de garantir la sécurité de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et devoirs aux termes du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 et complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, conclue à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991.

2. Chaque Partie fournit, sur demande, toute l'assistance nécessaire à l'autre Partie pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sûreté desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés par elle, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur son territoire, ou, dans le cas du Royaume d'Espagne, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu du Traité sur l'Union européenne et titulaires d'un permis d'exploitation conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que des exploitants

d'aéroports situés sur son territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe précédent et qui sont imposées par l'autre Partie contractante aux aéronefs qui entrent sur son territoire, le quittent ou s'y trouvent. Pour les aéronefs qui se trouvent sur le territoire des États-Unis du Mexique ou le quittent, les exploitants d'aéronefs sont tenus de se conformer aux dispositions en matière de sûreté aérienne conformément à la réglementation en vigueur dans ce pays. Pour les aéronefs qui se trouvent sur le territoire du Royaume d'Espagne ou le quittent, les exploitants d'aéronefs sont tenus de se conformer aux exigences relatives à la sûreté aérienne conformément aux règles de l'Union européenne. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire aux fins de la protection des aéronefs et de l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considère également avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante visant la prise de mesures spéciales de sûreté raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites ou de menaces d'autres actes illicites contre la sécurité d'un tel aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications ainsi que d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux règles de sécurité de l'aviation du présent article, la première Partie contractante peut demander la tenue immédiate de consultations avec l'autre Partie contractante.

7. Nonobstant les dispositions de l'article IV (Révocations) du présent Accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 15 jours à compter de la date de ladite demande constitue un motif pour suspendre, révoquer ou limiter les autorisations d'exploitation accordées aux compagnies aériennes des deux Parties contractantes ou pour imposer des conditions à ces autorisations.

8. En cas de menace immédiate et extraordinaire, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

9. Toute mesure prise en vertu des paragraphes 7 et 8 ci-dessus est levée dès lors que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article.

Article XIII. Régime fiscal

Le régime fiscal applicable aux compagnies aériennes désignées par les Parties contractantes est régi par l'article 8 de la Convention entre les États-Unis du Mexique et le Royaume d'Espagne tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et à prévenir la fraude et l'évasion fiscale, signée à Madrid le 24 juillet 1992.

*Article XIV.
Capacité*

1. Les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante qui fournissent des services sur l'un des itinéraires visés par le présent Accord bénéficient de conditions de concurrence justes et équitables.

2. Les services fournis par les compagnies aériennes désignées sur l'un quelconque des itinéraires spécifiés dans l'annexe au présent Accord ont pour objectif principal de fournir une capacité appropriée aux besoins du trafic entre les deux pays.

3. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus, les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante sont libres de déterminer la fréquence de ces services, la capacité qu'elles offrent pour l'exploitation de ces services et le type d'aéronef qu'elles utilisent. Toutefois, pour les opérations vers des points situés dans des pays tiers avec des droits de trafic de cinquième liberté, la fréquence des services et la capacité qu'offrent les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante sont définies par un accord entre les autorités aéronautiques des pays concernés. Les droits de trafic de cinquième liberté sont complémentaires des droits de trafic de troisième et quatrième libertés.

4. La notification des fréquences et des horaires des opérations des services aériens convenus est fournie, lorsqu'elle est requise, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins 20 jours avant le début desdites opérations, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ne conviennent d'un délai plus court.

5. Si l'une des Parties contractantes estime que le service fourni par une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante n'est pas conforme aux normes et principes énoncés dans le présent article, elle peut demander la tenue de consultations conformément à l'article XVI du présent Accord, afin d'examiner les opérations en question en vue de déterminer d'un commun accord les mesures correctives que les Parties contractantes estiment appropriées.

*Article XV.
Statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante doivent fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les informations et les statistiques relatives au trafic acheminé par les compagnies aériennes désignées par la première Partie contractante dans le cadre des services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, telles que les informations et statistiques en question ont été élaborées et soumises par les compagnies aériennes désignées à leurs autorités aéronautiques nationales en vue de leur publication.

*Article XVI.
Consultations*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consultent en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander la tenue d'une consultation concernant la mise en œuvre, l'interprétation ou la modification du présent Accord ou le respect de ses dispositions. Ces consultations débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante en reçoit la demande écrite, sauf si les Parties contractantes en conviennent autrement.

*Article XVII.
Modifications*

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord, elle peut demander la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques, commencent dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande.

2. L'annexe au présent Accord peut être modifiée par un accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, confirmé par un échange de notes diplomatiques. Les consultations commencent dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande.

3. Si les Parties contractantes conviennent de modifier le présent Accord, les modifications sont officialisées par un échange de notes diplomatiques et entrent en vigueur par un nouvel échange de notes diplomatiques dans lequel les deux Parties contractantes s'informent mutuellement qu'elles ont satisfait aux exigences de leur législation interne.

*Article XVIII.
Règlement des différends*

1. En cas de survenue d'un différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par des consultations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par ces consultations, le différend peut être soumis, à la demande de l'une des Parties contractantes, à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes et le troisième nommé par les deux premiers arbitres. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes, de la part de l'autre Partie contractante, d'une note diplomatique contenant une demande d'arbitrage du différend. Le troisième arbitre est nommé dans un délai de 60 jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, est toujours un ressortissant d'un État tiers, siège en qualité de président du tribunal et fixe le lieu de l'arbitrage. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes omet de désigner un arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas nommé dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Le cas échéant, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et préside le tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article. Le tribunal d'arbitrage décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

*Article XIX.
Enregistrement*

Le présent Accord et toutes les modifications qui lui sont apportées font l'objet d'un enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XX.
Accords multilatéraux*

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral portant sur des questions visées au présent Accord, elles se consultent afin de déterminer si le présent Accord doit être révisé afin de tenir compte de l'accord multilatéral en question.

*Article XXI.
Dispositions finales*

1. Le présent Accord entre en vigueur 30 jours après la date de réception de la dernière communication par laquelle les deux Parties contractantes s'informent, dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques, de l'accomplissement des exigences pertinentes de leur législation interne.

2. Le présent Accord demeure en vigueur sans limitation de durée, sauf si l'une des Parties contractantes informe par écrit l'autre Partie de sa décision de le dénoncer, par la voie diplomatique, avec un préavis de 12 mois. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant la fin du préavis. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de ladite notification, la notification est considérée comme reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation.

3. À l'entrée en vigueur du présent Accord, les dispositions de l'Accord sur le transport aérien entre les États-Unis du Mexique et le Royaume d'Espagne signé à Madrid le 8 avril 2003 et de tout autre document qui en découle sont abrogées.

SIGNÉ à Madrid, le 20 avril 2017, en deux exemplaires originaux en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume d'Espagne :
IÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ
Ministre du développement économique
Pour les États-Unis du Mexique :
LUIS VIDEGARAY CASO
Ministre des affaires étrangères

ANNEXE I

à l'Accord sur le transport aérien entre le Royaume d'Espagne et les États-Unis du Mexique

Section I.

Tableau des itinéraires

1. Itinéraires exploitables dans les deux sens par les compagnies aériennes désignées par le Royaume d'Espagne :

Points au Royaume d'Espagne – points intermédiaires – points aux États-Unis du Mexique – points au-delà.

2. Itinéraires exploitables dans les deux sens par les compagnies aériennes désignées par les États-Unis du Mexique :

Points aux États-Unis du Mexique – points intermédiaires – points au Royaume d'Espagne – points au-delà.

Généralités

1. Les compagnies aériennes désignées peuvent modifier l'ordre des points ou omettre un ou plusieurs points des itinéraires indiqués aux paragraphes 1 et 2 de la section I de la présente annexe, dans tout ou partie de leurs services, à condition que le point de départ de l'itinéraire se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné ces compagnies.

2. Les points intermédiaires et les points au-delà des itinéraires susmentionnés qui sont exploités avec des droits de trafic de cinquième liberté par les compagnies aériennes désignées sont convenus par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les points du territoire des États-Unis du Mexique et les points du territoire du Royaume d'Espagne indiqués aux paragraphes 1 et 2, ainsi que les points intermédiaires et les points au-delà, définis sur les deux itinéraires à exploiter sans droits de trafic de cinquième liberté, sont librement choisis par les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante, et les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sont informées de ces points 20 jours avant le début des services. Les points initialement choisis peuvent être remplacés.

4. Conformément à l'article III du présent Accord, chaque Partie contractante a le droit de désigner deux compagnies aériennes pour chaque paire de villes, à l'exception de la ville de Cancún, pour laquelle jusqu'à quatre compagnies aériennes peuvent être désignées pour chaque paire de villes.

Section II.

Changement de gabarit

Dans le cadre de l'exploitation des services convenus, les compagnies aériennes désignées par chaque Partie contractante ont le droit, aux points intermédiaires des itinéraires spécifiés, de remplacer l'aéronef utilisé par un ou plusieurs autres aéronefs, à condition que la capacité totale des aéronefs exploités au-delà du point de changement de gabarit soit liée à la capacité de l'aéronef initial et que leurs horaires soient en rapport direct avec ceux de l'aéronef initial, afin d'assurer la poursuite réelle et véritable des services.

Section III. Clause de partage de codes

Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services convenus sur les itinéraires spécifiés, les compagnies aériennes désignées ou autorisées par chaque Partie contractante, qui agissent en

tant que compagnies d'exploitation ou offrent leurs services en tant que compagnies de commercialisation en plaçant leur code sur des vols exploités par d'autres compagnies aériennes, peuvent conclure des accords de partage de codes avec :

- a) une ou plusieurs compagnies aériennes de la même Partie contractante ;
- b) une ou plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie contractante ;
- c) une ou plusieurs compagnies aériennes d'un pays tiers. Dans ce cas, aucune des Parties contractantes n'exige, pour la mise en œuvre effective des services de partage de codes par les compagnies aériennes désignées ou autorisées par l'autre Partie contractante, un accord de partage de codes avec le pays tiers dont la compagnie aérienne concernée possède la nationalité.

Les conditions suivantes doivent être remplies :

toutes les compagnies aériennes participant à des accords de partage de codes jouissent des droits correspondants pour exploiter l'itinéraire ou le segment d'itinéraire en question ;

les compagnies aériennes se conforment aux exigences qui s'appliquent normalement aux accords et services de partage de codes, notamment celles relatives aux renseignements concernant les voyageurs, à la protection des voyageurs et à la sûreté des opérations aériennes ;

les compagnies aériennes qui offrent des services de partage de codes veillent à ce que les passagers soient informés, au point de vente, de l'identité de la compagnie aérienne qui exploite chaque segment de l'itinéraire ;

les compagnies aériennes désignées ou autorisées offrant des services de partage de codes en tant que compagnies de commercialisation peuvent exercer des droits de trafic de troisième et quatrième libertés ; lesdites compagnies ne peuvent en aucun cas exercer des droits de trafic de cinquième liberté ou des droits d'escale ;

les compagnies aériennes désignées ou autorisées participant à des accords de partage de codes soumettent les programmes et les horaires correspondant à ces services à l'examen et, le cas échéant, à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins 20 jours avant la date proposée pour l'entrée en vigueur des accords en question.

ANNEXE II

Liste des autres États mentionnés aux articles III et IV du présent Accord

- a) la République d'Islande (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen) ;
- b) la Principauté du Liechtenstein (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen) ;
- c) le Royaume de Norvège (aux termes de l'Accord sur l'Espace économique européen) ;