

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

10578 *Convenio sobre transporte aéreo entre el Reino de España y los Estados Unidos Mexicanos, hecho en Madrid el 20 de abril de 2017.*

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 del Reino de España, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica 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

Revocaciones

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 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 el Reino de España y los Estados Unidos Mexicanos, 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 2017, en dos ejemplares originales en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España,

Íñigo 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 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).

* * *

El presente Convenio entrará en vigor el 26 de julio de 2018, treinta días después de la fecha de la recepción de la última comunicación a través de la cual ambas Partes se notificaron, mediante Canje de Notas diplomáticas, el cumplimiento de los requisitos exigidos por su legislación nacional, según se establece en su artículo XXI.

Madrid, 19 de julio de 2018.–El Secretario General Técnico, José María Muriel Palomino.