

**ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO
DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO
DEL REINO DE ARABIA SAUDITA**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Arabia Saudita (en lo sucesivo, "las Partes");

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Deseando promover un sistema internacional de aviación basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades en los servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

Deseando hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga diversas opciones de servicios a los precios más bajos que no sean discriminatorios y no constituyan abuso de una posición dominante, y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos;

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas o los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

**ARTÍCULO 1
DEFINICIONES**

Para los fines del presente Acuerdo, salvo que se indique lo contrario:

1. El término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo cualquier Anexo y enmienda adoptados de conformidad con sus Artículos 90 y 94, en la medida en que tales Anexos y enmiendas hayan sido ratificadas por ambas Partes.
2. El término "Autoridades Aeronáuticas" se refiere en el caso del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en el caso del Gobierno del Reino de Arabia Saudita, a la Administración General de Aviación Civil, o, en ambos casos, a cualquier otra persona o entidad autorizada para llevar a cabo cualquiera de las funciones actualmente ejercidas por dichas Autoridades Aeronáuticas.
3. El término "línea aérea designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo.
4. El término "tarifa" significa los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, carga y equipaje y las condiciones bajo las cuales tales precios serán aplicados, incluyendo las comisiones pagadas a las agencias y otros servicios auxiliares, pero excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.
5. El término "territorio" en relación con un Estado tiene el significado asignado en el Artículo 2 del Convenio.
6. Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados que respectivamente se les ha asignado en el Artículo 96 del Convenio.
7. El término "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación a los mismos.
8. El término "Cuadro de Rutas" significa el Cuadro de Rutas para operar los servicios de transporte aéreo anexo al presente Acuerdo y cualquier modificación al mismo, que sea convenida de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16 del presente Acuerdo.
9. El término "capacidad", en relación con "una aeronave", significa la capacidad de carga de la aeronave disponible en una ruta o tramo de una ruta.
10. El término "piezas de repuesto" significa los artículos de una reparación o reemplazo natural para su incorporación a una aeronave, incluyendo motores.

11. El término "equipo regular" significa los artículos, diversos suministros y partes de repuesto de tipo extraíble, para uso a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluyendo primeros auxilios y equipo de supervivencia.

12. El término "instalaciones y cargos aeroportuarios" significan los cargos aplicados a las líneas aéreas por la prestación de las instalaciones del aeropuerto y de navegación aéreas de sus aeronaves, tripulaciones y pasajeros, incluyendo los servicios y las instalaciones conexas.

13. El término "transporte aéreo" significa el transporte público realizado por las aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o alquiler.

14. El término "transporte aéreo nacional" significa el transporte aéreo en el que los pasajeros, equipaje, carga y correo son tomados a bordo en el territorio de un Estado y son destinados a otro punto en el territorio de ese mismo Estado.

15. El término "transporte aéreo internacional" es el transporte aéreo en el que los pasajeros, equipaje, carga y correo que son tomados a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado.

16. El término "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional.

17. El término "código compartido" significa los acuerdos de cooperación comercial entre dos o más líneas aéreas designadas para llevar a cabo las operaciones.

ARTÍCULO 2 OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo con el propósito de establecer y operar los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Acuerdo. Tales servicios y rutas se denominarán "los servicios convenidos" y "las rutas especificadas", respectivamente.

2. Una línea aérea designada por cada Parte gozará del ejercicio de los siguientes derechos, mientras se encuentre operando un servicio convenido en una ruta especificada:

- (a) volar a través del territorio de la otra Parte, sin aterrizar en él;
 - (b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales, y hacer escalas en dicho territorio en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo al presente Acuerdo, con el propósito de desembarcar y embarcar en tráfico internacional a los pasajeros, carga, equipaje y correo.
3. El ejercicio de los derechos de tráfico en los puntos intermedios y más allá especificados en el Cuadro de Rutas anexo al presente Acuerdo, estará sujeto a la negociación y acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.
4. Nada de lo estipulado en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, se considerará que confiere a la línea aérea o líneas aéreas de una Parte el privilegio de tomar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga, equipaje o correo transportados por remuneración o alquiler y destinados a otro punto del territorio de dicha otra Parte.

ARTÍCULO 3 DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte, por la vía diplomática, una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados en virtud del presente Acuerdo y a retirar o modificar dicha designación.
2. Al recibir dicha designación, y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y modo prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:
- a) la línea aérea sea y siga siendo propiedad mayoritaria y esté bajo el control efectivo de los nacionales de la Parte que la designa;
 - b) la Parte que designa a la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en los Artículos 14 (Seguridad Operacional) y 15 (Seguridad de la Aviación); y
 - c) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

ARTÍCULO 4

NEGATIVA DE OTORGAMIENTO, REVOCACIÓN Y LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte tendrán derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte y de revocar, suspender o imponer condiciones a tales autorizaciones de manera temporal o permanente:

- a) en caso de que no estén convencidos de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea están en manos de nacionales de la Parte que la designa;
- b) en caso de que la Parte que designa a la línea aérea no cumpla con lo dispuesto en los Artículos 14 (Seguridad Operacional) y 15 (Seguridad de la Aviación); y
- c) en caso de que dicha línea aérea designada no demuestre que está calificada para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

ARTÍCULO 5

INSTALACIONES Y CARGOS AEROPORTUARIOS

1. Cada Parte designará un aeropuerto o aeropuertos de su territorio para el uso de la línea aérea o línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte en las rutas especificadas y proveerá a la línea aérea designada por dicha Parte con instalaciones de comunicación, aviación y meteorológicas y otros servicios necesarios para la operación de los servicios convenidos.

2. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se impongan a la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte derechos superiores a los aplicados a su propia línea aérea o líneas aéreas designadas que operen los servicios aéreos internacionales similares, utilizando aeronaves similares, recursos y servicios relacionados.

3. Cada Parte podrá solicitar consultas sobre cargos al usuario y sobre cualquier cambio impuesto a tales cargos.

ARTÍCULO 6 EXENCIÓN DE DERECHOS ADUANEROS Y OTROS CARGOS

1. Las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cualquiera de las Partes que operen los servicios aéreos internacionales, así como su equipo ordinario, suministros de combustible, aceites, lubricantes y otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco), transportados a bordo de dicha aeronave, estarán exentos sobre la base de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares, al arribar al territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo, suplementos y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave, hasta el momento en que sean reexportados o sean utilizados o consumidos por dicha aeronave en la parte del viaje realizado sobre dicho territorio.
2. Con excepción de los cargos correspondientes a los servicios suministrados, los siguientes artículos y equipo también estarán exentos sobre la base de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, de los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares:
 - (a) provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco), puestos a bordo en el territorio de una Parte, dentro de los límites del aeropuerto y dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de esa Parte y para su consumo a bordo de una aeronave que abandona ese territorio dedicada a los servicios aéreos internacionales, perteneciente a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte;
 - (b) piezas de repuesto y equipo ordinario, introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites del aeropuerto y para el mantenimiento o reparación de la aeronave utilizada en los servicios aéreos internacionales por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte;
 - (c) combustible, lubricantes y otros suplementos técnicos consumibles destinados para abastecer a la aeronave que abandona ese territorio, utilizada en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas por la otra Parte, aun cuando dichos suplementos vayan a ser utilizados en la parte del viaje que sobrevuele el territorio de la Parte en la cual son tomados a bordo.
3. Los materiales mencionados en el párrafo 2 anterior, podrán mantenerse bajo supervisión o control de las autoridades aduaneras hasta el momento en que sean

reexportados o se dispongan de otra manera, de conformidad con la legislación nacional aplicable en el territorio de la Parte donde se encuentren.

4. Asimismo, se exentará de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con su legislación nacional, los documentos oficiales que porten la insignia de la línea aérea, tales como etiquetas de equipaje, boletos de avión, guías aéreas, pases de abordar e itinerarios introducidos al territorio de cualquiera de las Partes, para uso exclusivo de la(s) línea(s) aérea(s) designadas(s) por la otra Parte.

ARTÍCULO 7 IMPUESTOS

Sujeto a la reglamentación aplicable de cada Parte, las ganancias provenientes de la operación de una aeronave en tráfico internacional, serán gravables solo en el territorio de la Parte donde esté situada la administración efectiva de la línea aérea. En el caso de que un acuerdo para evitar la doble imposición entrara en vigor entre ambas Partes, este acuerdo se aplicará.

ARTÍCULO 8 PRINCIPIOS QUE RIGEN LA OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS CONVENIDOS

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por las Partes gozarán de una oportunidad justa y equitativa en la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. En la operación de los servicios convenidos, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte tomará(n) en cuenta los intereses de la línea aérea de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que ésta presta en la totalidad o parte de las mismas rutas.

3. Los servicios convenidos, prestados por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por las Partes, tendrán como principal objetivo la provisión de capacidad adecuada, con un factor razonable de carga para cumplir los requerimientos actuales y razonablemente anticipados para el transporte de pasajeros, carga, equipaje y correo entre el territorio de la Parte que ha designado la línea aérea y el territorio de la otra Parte. La provisión de capacidad para el transporte de pasajeros y carga, incluido el correo ambos tomados a bordo y desembarcados en los puntos de las rutas especificadas en los territorios de Estados distintos a los que designan a la línea aérea, será acordada entre las Partes, tomando en cuenta:

- (a) los requerimientos del tráfico hacia y desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea;
- (b) los requerimientos del tráfico del área por donde pasa el servicio convenido, después de tomar en cuenta otros servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas de los Estados que comprenden la zona;
- (c) los requerimientos de la operación de la línea aérea;

4. Con el propósito de que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) pueda(n) recibir un trato justo y equitativo, la frecuencia de los servicios y su capacidad, así como los itinerarios de los vuelos estarán sujetos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes. Este requisito también debe cumplirse en el caso de cualquier modificación relativa a los servicios convenidos;

5. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, en caso de ser necesario, deberán realizar sus mejores esfuerzos para alcanzar un acuerdo satisfactorio sobre los itinerarios de vuelo, la capacidad y las frecuencias.

ARTÍCULO 9 APROBACIÓN DE HORARIOS-ITINERARIOS

La(s) línea(s) aérea(s) designada (s) por cualquiera de las Partes deberá(n), a más tardar treinta (30) días antes de la fecha de la operación de un servicio convenido, presentar sus propuestas de horarios-itinerarios a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte para su aprobación. Dichos horarios-itinerarios deberán incluir el tipo de servicio y la aeronave a ser utilizada, el programa de vuelo y cualquier otra información pertinente. Asimismo, este procedimiento se aplicará a cualquier cambio posterior. En casos especiales, este plazo podrá reducirse sujeto a la aprobación de dichas Autoridades.

ARTICULO 10 ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte proporcionarán, a solicitud de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado en los servicios convenidos por sus líneas aéreas designadas hacia y desde el territorio de la otra Parte tal como normalmente pueda ser preparado y presentado por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) a sus

Autoridades Aeronáuticas. Dichos datos incluirán detalles sobre el volumen, distribución, origen y destino del tráfico. Cualquier dato estadístico adicional sobre el tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una Parte que soliciten de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, estará sujeto a conversaciones y acuerdo entre las Partes.

ARTICULO 11

APLICABILIDAD DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las leyes y reglamentos de una Parte se aplicarán a la navegación y a las operaciones de las aeronaves de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte durante la entrada, permanencia y salida de su territorio de la otra Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte que rigen la entrada, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, equipaje, tripulación, carga o correo, tales como las formalidades relativas a la entrada, salida, emigración, inmigración, aduana, moneda, salubridad y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte, mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Cada Parte deberá proporcionar, a solicitud de la otra Parte, copias de las leyes y reglamentos relevantes mencionados en este Artículo.
4. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia línea aérea en relación con la línea aérea designada por la otra Parte, en la aplicación de las leyes y reglamentos previstos en este Artículo.

ARTICULO 12

TRANSFERENCIA DE UTILIDADES

1. Cada Parte concede a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte el derecho para convertir y transferir libremente los ingresos obtenidos de los gastos relacionados con el transporte de pasajeros, correo y carga. Dicha transferencia será efectuada a la tasa de cambio en vigor en el momento en que dichos ingresos son presentados para su conversión de conformidad con las leyes y reglamentos internos aplicables de la Parte en cuyo territorio el ingreso es devengado. La conversión y transferencia se autorizará con prontitud y sin restricciones.
2. Si una Parte impone restricciones a la transferencia de los ingresos devengados por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte, esta última

tiene el derecho de imponer restricciones recíprocas a la línea aérea designada por esa Parte.

ARTICULO 13 RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por una Parte y que permanezcan en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de las rutas y servicios previstos en el presente Acuerdo, siempre que los requisitos bajo los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que están o pueden ser establecidas de conformidad con el Convenio. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer para los efectos de los vuelos anteriores o de aterrizaje dentro de su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus nacionales por la otra Parte.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el apartado 1 anterior, expedidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea(s) aérea(s) designada(s) o con respecto a una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, permitieran una diferencia respecto a las normas mínimas establecidas por el Convenio, y que la diferencia haya sido presentada ante la OACI, la otra Parte podrá solicitar la celebración de consultas entre las Autoridades Aeronáuticas, con el fin de clarificar la práctica en cuestión.

ARTICULO 14 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento en relación con las normas de seguridad que mantenga la otra Parte en los ámbitos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, las aeronaves y la operación de las aeronaves. Tales consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días en que la solicitud es presentada.

Si después de esas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente normas de seguridad que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la otra Parte será informada de estos hallazgos y de las medidas consideradas necesarias para cumplir con las normas de la OACI, entonces la otra Parte deberá tomar la acción correctiva apropiada dentro de trece (13) días o dentro de un período de tiempo acordado.

2. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, cualquier aeronave operada, o cualquier aeronave cuya propiedad no pertenece a las líneas aéreas designadas por cualquiera de las Partes de conformidad con las disposiciones de designación del presente Acuerdo y es utilizada para llevar a cabo la operación de servicios aéreos de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo, hacia y desde el territorio de la otra Parte por medio de contratos de arrendamiento de otra línea aérea que pertenece al Estado de cualquiera de las Partes o a terceros Estados, puede ser objeto de revisión por los representantes autorizados de la otra Parte. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta revisión será verificar la validez de la documentación correspondiente de la aeronave, las licencias de su tripulación, y que el equipo de la aeronave y la condición de la aeronave conforme a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, siempre que ello no cause una demora irrazonable en la operación de la aeronave.

3. Cuando una acción urgente sea esencial para asegurar la seguridad de la operación de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.

4. Cualquier acción de una de las Partes de conformidad con el párrafo 3 anterior, quedará sin efecto, una vez que las causas que la motivaron hayan desaparecido.

ARTICULO 15 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos cometidos a bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1° de Marzo de 1991, así como cualquier otra convención o protocolo que rija la seguridad de la aviación civil que sea vinculante para ambas Partes.

2. Las Partes se prestarán 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, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes, requerirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en que dichos operadores de aeronaves pueden ser obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3 anterior, exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que las medidas adecuadas se apliquen efectivamente en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, elementos de equipaje de mano, equipaje, carga y las provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte, de medidas de seguridad razonables para 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 dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas a fin de resolver rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

ARTICULO 16

REPRESENTACIÓN COMERCIAL DE LA LÍNEA AÉREA

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por una Parte estará(n) autorizada(s), de conformidad con las leyes y reglamentos relativos a la entrada, residencia y empleo de la otra Parte, a traer y mantener, en el territorio de esa otra Parte, a su propio personal gerencial, técnico, operacional y otros especialistas que se requieran para la prestación de los servicios aéreos.

2. Estas necesidades del personal podrán, a opción de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por una Parte, ser realizadas por su propio personal o mediante el uso de los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opera en el territorio de la otra Parte y esté autorizada para prestar dichos servicios para otras líneas aéreas.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte y, de conformidad con tales leyes y reglamentos:

- a) cada una de las Partes, sobre bases de reciprocidad y con la menor demora posible, concederá los permisos de trabajo, visas de visitante u otros documentos similares, a los representantes y personal mencionados en el párrafo 1 de este Artículo; y
- b) ambas Partes facilitarán y expedirán los permisos de trabajo requeridos para el personal que desempeñe determinadas funciones temporales.

ARTICULO 17 TARIFAS

1. Las tarifas a ser cobradas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por las Partes, por los servicios convenidos, se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos los gastos de explotación, un beneficio razonable, las características del servicio y las tarifas de otras líneas aéreas que prestan servicios aéreos regulares en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, de ser posible, se determinarán sobre la base de la oferta y la demanda en el mercado.

3. Las tarifas implementadas se presentarán a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes para propósitos de registro y contar con la reacción adecuada ante cualquier comportamiento anticompetitivo en el mercado.

4. Si surgiera alguna controversia entre la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cualquiera de las Partes, debido a una práctica competitiva desleal en el mercado en relación con la duración de las implicaciones de dicha práctica, deberá ser resuelta de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 33 (Solución de Controversias) del presente Acuerdo.

5. Las Partes se esforzarán por asegurar un equipo activo y eficaz existente dentro de su jurisdicción para investigar las violaciones de cualquier línea aérea, agente de pasajeros o carga, organizador de viajes o naviero, de las tarifas establecidas de conformidad con este Artículo. Asimismo, se asegurarán de que la violación de tales tarifas sea sancionada con medidas disuasorias en forma consistente y no discriminatoria.

ARTICULO 18 CONSULTAS Y MODIFICACIÓN

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Partes o sus Autoridades Aeronáuticas se consultarán entre sí de vez en cuando con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y de sus Anexos.

2. Si cualquiera de las Partes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar consultas con la otra Parte. Tales consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Cualquier modificación así acordada se formalizará por escrito por la vía diplomática, y entrará en vigor de conformidad con el procedimiento establecido en Artículo 37 (Entrada en Vigor) del presente Acuerdo.

3. Las modificaciones que se refieran únicamente a las disposiciones del Cuadro de Rutas anexo, podrán ser acordadas entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes. Dichas enmiendas entrarán en vigor en la fecha que acuerden las Autoridades Aeronáuticas.

ARTICULO 19 SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre creación, expedición, verificación y uso legítimo de pasaportes y otros documentos de viaje y de identidad expedidos por esa Parte o en su nombre.

3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje y de identidad que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con la Reglamentación sobre Documentos emitida por la OACI.

5. Cada Parte conviene, además, en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje alterados o imitados y a cooperar con la otra Parte para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su alteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje alterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

ARTICULO 20 PASAJEROS NO ADMISIBLES E INDOCUMENTADOS Y PERSONAS DEPORTADAS

1. Cada Parte conviene en establecer controles fronterizos eficaces.

2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 (Facilitación) del Convenio relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.

3. En cumplimiento de dichos objetivos, cada Parte conviene en expedir, o aceptar, según el caso, la carta relativa a "documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores", que figura en el Apéndice 9(2) del Anexo 9, al tomar medidas en virtud de los párrafos pertinentes del Capítulo 3 del Anexo relativo a la confiscación de documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados.

ARTICULO 21 TRÁNSITO DIRECTO

Los pasajeros, equipaje, carga y correo en tránsito directo en el territorio de cualquiera de las Partes y sin abandonar la zona del aeropuerto reservada para tal fin, se someterán a un control simplificado, excepto por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de entrada ilegal o por circunstancias especiales. En este sentido, el equipaje, carga y correo en tránsito directo estarán

exentos de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con la legislación nacional de esa Parte.

ARTICULO 22 COMPETICIÓN JUSTA

Cada Parte conviene:

- a) que cada línea aérea designada tendrá una oportunidad equitativa e igual de competir para proveer el transporte aéreo internacional regido por el presente Acuerdo; y
- b) tomar medidas para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que perjudiquen la capacidad de competir de una línea aérea designada por la otra Parte.

ARTICULO 23 SALVAGUARDAS

1. Las Partes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que pueden justificar un examen más detenido:

- a) tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;
- b) aumento de capacidad o frecuencia de servicio excesiva;
- c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar de temporales;
- d) las prácticas en cuestión desfavorecen gravemente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente; y
- e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea.

2. Si las Autoridades Aeronáuticas de una Parte consideran que una o varias operaciones previstas o llevadas a cabo por las líneas aéreas designadas por la otra Parte pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, pueden solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo 18 (Consultas y Modificación) a fin de resolver el problema. En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos y las consultas deberán iniciarse a los quince (15) días de la solicitud.

3. Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, cualquiera de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias referido en el Artículo 33 (Solución de Controversias) para solucionarla.

ARTICULO 24

LEYES SOBRE LA COMPETENCIA

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de la otra Parte, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo; el procedimiento de consulta previsto en el Artículo 18 (Consultas y Modificación) del presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.

4. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia, considerará con detenimiento y comprensión las opiniones expresadas por la otra Parte y tomará en consideración la cortesía, moderación y comedimiento internacionales.

ARTICULO 25

VENTA Y COMERCIALIZACIÓN DE LOS PRODUCTOS DEL SERVICIO AÉREO

Las líneas aéreas designadas por cada Parte tendrán el derecho de vender los servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos en el territorio de la otra Parte, ya sea directamente o a través de sus agentes u otros intermediarios nombrados por la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma. La línea aérea podrá vender y cualquier persona podrá adquirir tales servicios de transporte y servicios conexos en la moneda de dicho territorio o en cualquier moneda de libre uso de otros países, de conformidad con las leyes y reglamentos internos aplicables.

ARTICULO 26

CAMBIO DE CAPACIDAD

1. Cada línea aérea designada podrá, en cualquier vuelo en los servicios convenidos y a su discreción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte o en cualquier punto de las rutas especificadas, a condición de que:

- a) se establezca el horario de la aeronave utilizada más allá del punto de cambio de modo que coincida con la aeronave que llega o sale, según sea el caso; y
- b) cuando el cambio de aeronave tenga lugar en el territorio de la otra Parte y cuando se utilice más de una aeronave más allá del punto de cambio, solamente una aeronave podrá ser del mismo tamaño y ninguna de ellas será más grande que la aeronave utilizada en el sector de la tercera y cuarta libertades.

2. Para las operaciones de cambio de capacidad, una línea aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, con sujeción a la regulación nacional, equipo arrendado, y podrá efectuar operaciones en virtud de arreglos comerciales con otra línea aérea.

3. Una línea aérea designada podrá utilizar números de vuelos diferentes o idénticos para los sectores correspondientes a sus operaciones con cambio de aeronave.

ARTICULO 27 SERVICIOS DE ESCALA

Sujeto a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las Normas y Métodos Recomendados de la OACI que figuran en el Anexo 6, la línea aérea designada podrá elegir entre los diferentes competidores autorizados para la prestación de los servicios de escala.

ARTICULO 28 CÓDIGO COMPARTIDO/ARREGLOS COOPERATIVOS

1. Al operar u ofrecer los servicios convenidos en las rutas especificadas, la línea aérea designada por una Parte, ya sea como línea aérea operadora o comercializadora, podrá, con sujeción a las leyes y reglamentos adoptados en virtud de la legislación de la Parte que designa a dicha línea aérea, celebrar acuerdos cooperativos de comercialización, incluyendo pero no limitado a las asociaciones conjuntas, bloqueos de espacios o código compartido con:

- a) una o varias líneas aéreas de la misma Parte; y/o
- b) una o varias líneas aéreas de la otra Parte; y/o
- c) una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país.

2. Los derechos establecidos en el párrafo 1 de este Artículo podrán ser ejercidos únicamente cuando:

- a) todas las líneas aéreas mantengan los derechos de tráfico y/o autorizaciones correspondientes para operar en la ruta y los segmentos de que se trate; y
- b) respecto a cualquier boleto vendido, la línea aérea aclare al comprador en el punto de venta que es un servicio de código compartido, con qué línea aérea en realidad se operarán los distintos sectores del servicio y con qué línea aérea o líneas aéreas se ha celebrado el contrato.

3. La capacidad ofrecida por una línea aérea designada como línea aérea comercializadora en los servicios operados por otras líneas aéreas, no se contabilizará sobre la capacidad autorizada a la Parte que la designa como línea aérea comercializadora.

ARTICULO 29 ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

1. Cualquiera de las Partes podrá impedir la utilización de aeronaves arrendadas para la prestación de los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan con las disposiciones de los Artículos 14 (Seguridad Operacional) y 15 (Seguridad de la Aviación).

2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes podrán prestar servicios con arreglo al presente Acuerdo:

- a) utilizando aeronaves arrendadas sin tripulación de cualquier línea aérea [incluyendo entidades];
- b) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de otras líneas aéreas de la misma Parte;
- c) utilizando aeronaves con tripulación de otras líneas aéreas de la otra Parte; y
- d) utilizando aeronaves con tripulación de líneas aéreas de terceros países;

a condición de que todas las líneas aéreas participantes en los arreglos enumerados en los incisos b), c) y d) anteriores, tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos que normalmente se aplican a tales arreglos. Sin embargo, en todos los casos las aeronaves en esquemas de arrendamiento deberán estar incluidas en las Especificaciones de Operación (Certificado de Operador Aéreo) de la línea aérea involucrada y en la convalidación de la otra Parte.

3. No obstante lo dispuesto en el inciso d) del párrafo 2, las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes podrán prestar servicios con arreglo al presente Acuerdo utilizando aeronaves arrendadas con tripulación, a corto plazo, sobre una base *ad hoc* de líneas aéreas de terceros países.

ARTICULO 30 SISTEMAS DE RESERVA POR COMPUTADORA (CRS)

Cada Parte aplicará en su territorio el Código de Conducta para la Reglamentación y Explotación de los Sistemas de Reserva por Computadora de la OACI.

ARTICULO 31 PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

ARTICULO 32 PROHIBICIÓN DE FUMAR

1. Cada Parte prohibirá fumar en todos los vuelos de pasajeros entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.
2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

ARTICULO 33 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y de sus Anexos, las Partes tratarán en primera instancia de resolverla mediante negociación.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociación, podrán acordar someter la controversia a una opinión consultiva de alguna persona o entidad.
3. Si las Partes no llegan a un acuerdo de conformidad con los párrafos 1 y 2 anteriores, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a un tribunal arbitral de tres árbitros, dos de los cuales serán designados por las Partes y un tercero que fungirá como Presidente del tribunal de arbitraje. En caso de que la controversia se someta a arbitraje, cada una de las Partes nombrará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de una notificación con respecto a la referencia de la controversia a arbitraje y el Presidente del tribunal

de arbitraje será nombrado dentro de un nuevo plazo de sesenta (60) días a partir del último nombramiento de los árbitros realizado por las Partes. Si cualquiera de las Partes no hubiera nombrado su árbitro dentro del plazo establecido o si los árbitros designados no logran ponerse de acuerdo sobre el nombramiento del Presidente del tribunal de arbitraje en el plazo mencionado, el Presidente del Consejo de la OACI podrá solicitar a cualquiera de las Partes que designe al árbitro de la Parte que no lo ha hecho o al Presidente del tribunal de arbitraje si el caso así lo pudiera requerir. Sin embargo, el Presidente del tribunal arbitral deberá ser un nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con ambas Partes en el momento del nombramiento.

4. En el caso de que la designación del Presidente del tribunal arbitral se lleve a cabo por el Presidente del Consejo de la OACI, si éste estuviera impedido de desempeñar dicha función o fuera nacional de cualquiera de las Partes, la designación será hecha por el Vicepresidente, y si éste también estuviera impedido de desempeñar dicha función o fuera nacional de cualquiera de las Partes, entonces el nombramiento deberá ser hecho por el miembro de mayor rango del Consejo quien no será nacional de cualquiera de las Partes.

5. Sin perjuicio de otras disposiciones acordadas por las Partes, el tribunal arbitral determinará su procedimiento y el lugar del arbitraje.

6. Las decisiones del tribunal arbitral serán vinculantes para las Partes.

7. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros serán sufragados por partes iguales por las Partes, incluidos los gastos en que incurra el Consejo de la OACI.

ARTICULO 34

CONFORMIDAD CON LAS CONVENCIONES Y ACUERDOS MULTILATERALES

El presente Acuerdo y sus Anexos serán modificados, a fin de ajustarse a los convenios o acuerdos multilaterales, que puedan llegar a ser vinculantes para las Partes.

ARTICULO 35

TERMINACIÓN

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI.

2. En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, el aviso se considerará que ha sido recibido catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la OACI.

ARTICULO 36 REGISTRO ANTE LA OACI

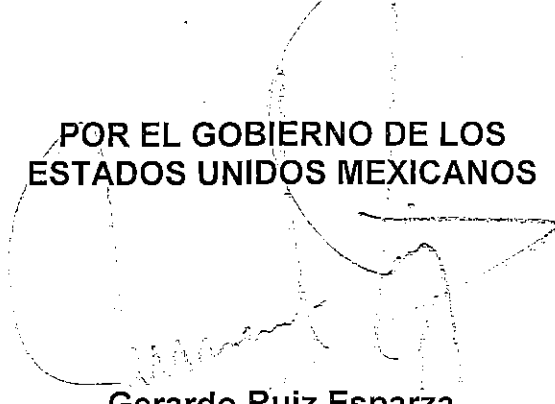
El presente Acuerdo y sus modificaciones serán registrados en la OACI.

ARTICULO 37 ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última notificación, a través de la vía diplomática, mediante la cual las Partes se hayan notificado el cumplimiento de los requisitos necesarios exigidos por su legislación interna para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

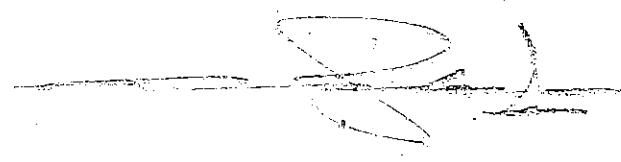
Hecho en la ciudad de Riad, el diecisiete de enero de dos mil dieciséis, correspondiente al 7/4/1437 A.H. en dos ejemplares originales en idioma español, árabe e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia en su interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**



**Gerardo Ruiz Esparza
Secretario de Comunicaciones y
Transportes**

**POR EL GOBIERNO DEL
REINO DE ARABIA SAUDITA**



**Suleiman bin Abdullah Al-
Hamdan
Presidente de la Autoridad
General de Aviación Civil**

ANEXO A

Cuadro de Rutas

Sección 1:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos estará(n) autorizada(s) para operar los servicios aéreos internacionales regulares en ambas direcciones en las siguientes rutas especificadas:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos intermedios	Puntos en el Reino de Arabia Saudita	Puntos más allá
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto internacional	Cualquier punto o puntos

Sección 2:

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por el Gobierno del Reino de Arabia Saudita estará(n) autorizada(s) para operar los servicios aéreos internacionales regulares en ambas direcciones en las siguientes rutas especificadas:

Puntos en el Reino de Arabia Saudita	Puntos intermedios	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos más allá
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos

Sección 3: Notas sobre las rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por ambas Partes.

1. Los puntos intermedios y más allá de cualquiera de las rutas podrán, a elección de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s), ser omitidos en cualquiera o en todos sus vuelos, siempre que el servicio inicie o termine en el territorio del Estado que ha designado a la(s) línea(s) aérea(s).
2. Cada una de las línea(s) aérea(s) designada(s) podrá(n) servir los puntos intermedios y más allá especificados en el Anexo del presente Acuerdo, a condición de que los derechos de tráfico de 5ª libertad sean ejercidos entre esos puntos y el territorio de la otra Parte, solamente previo acuerdo por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.

اتفاقية بين حكومة المملكة العربية السعودية والولايات المتحدة المكسيكية في مجال خدمات النقل الجوي

مقدمة:

إن حكومة المملكة العربية السعودية و الولايات المتحدة المكسيكية (المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين)

بوصفهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر 1944م

، ورغبة منهما في تطوير نظام ملاحه جوية عالمي قائم على المنافسة في السوق مع شركات الخطوط الجوية وبأقل قدر من التدخل من جانب الحكومة،
ورغبة منهما في تسهيل عملية التوسع وزيادة الفرص في مجال خدمات النقل الجوي الدولي؛ وإيماناً منهما بأن تقديم خدمات نقل جوى دولي فعالة وتنافسية يعزز التبادل التجاري ويؤدي إلى رفاهية المستهلك وإلى النمو الاقتصادي.

ورغبة منهما في تمكين شركات الخطوط الجوية من عرض مجموعة من الخيارات المتعلقة بأنواع الخدمة لجمهور المسافرين والعاملين في مجال الشحن - بأقل الأسعار غير التمييزية والتي لا تضرب بالوضع القائم - ورغبة في تشجيع شركات الخطوط الجوية المعنية على التطور وتطبيق أسعار تنافسية.

ورغبة منهما في ضمان تحقيق أعلى درجات السلامة والأمن في مجال خدمات النقل الجوي وتأكيداً لاهتمامهما الكبير بما يحدث من تهديدات تستهدف أمن الطائرات وتعرض سلامة الركاب والممتلكات للخطر وتؤثر سلباً على خدمات النقل الجوي.

قد اتفقا على الآتي:

المادة الأولى

تعريفات

لغرض تطبيق هذه الاتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات الآتية المعاني المدونة أمام كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك:

- 1- المعاهدة: معاهدة شيكاغو للطيران المدني الدولي المفتوحة، للتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر (1944م) وأي ملحق لها أو تعديل عليها أو على ملاحقها، بموجب المواد (التسعون) و(الرابعة والتسعون)، تمت الموافقة عليها من قبل الطرفين المتعاقدين.
- 2- سلطات الطيران المدني: تعني بالنسبة إلى المملكة العربية السعودية الهيئة العامة للطيران المدني وتعني بالنسبة إلى السكرتارية العامة للاتصالات والنقل ويمثلها المديرية العامة للطيران المدني أو أي شخص آخر أو هيئة مفوضة بممارسة وظائف تؤدي حالياً بواسطة السلطات المذكورة.
- 3- الخطوط الجوية المعنية: شركة الخطوط الجوية التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين لدى الطرف الآخر بموجب المادة (الثالثة) من الاتفاقية.
- 4- التعريف: الأسعار التي تدفع مقابل نقل الركاب، أو البضائع، أو العفش، والشروط التي تنطبق على هذه الأسعار، بما في ذلك أسعار الوكالة وشروطها وأي خدمة إضافية أخرى باستثناء التعويضات الخاصة بنقل البريد.
- 5- الإقليم: المعنى المحدد له في المادة (الثانية) من المعاهدة.
- 6- (خدمات جوية) و(خدمات جوية دولية) و(خطوط جوية) و(التوقف لغير أغراض حركة النقل) لها المعاني نفسها المحددة لكل منها في المادة (السادسة والتسعون) من المعاهدة.
- 7- الاتفاقية: هذه الاتفاقية وملاحقها وأي تعديل عليها.
- 8- جدول: تعني جدول الطرق لتشغيل خدمات النقل الجوي الملحق بالاتفاقية وأي تعديل يطرأ نتيجة الالتزام بأحكام المادة (السابعة عشرة) من الاتفاقية.
- 9- السعة: الحمولة المتاحة للطائرة على الطرق المحددة في الجدول المرافق أو جزء منها.
- 10- قطع الغيار: تعني المواد أو الأدوات التي يدخل في طبيعتها الإصلاح والاستبدال والتي يتم دمجها في الطائرة أو تشتمل عليها الطائرة؛ بما في ذلك المحركات.
- 11- المعدات العادية: تعني المواد أو الأدوات - غير المستودعات - وقطع الغيار القابلة للنقل والتي تستخدم على متن الطائرة أثناء الطيران بما في ذلك معدات الإسعافات الأولية والنجاة.

- 12- رسوم استخدام المطارات ومرافقها: تعني الأجور أو الرسوم التي يتم استيفائها من الخطوط الجوية مقابل تقديم التسهيلات للطائرة والملاحين والركاب في المطار والمرافق الملاحية، بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات العلاقة.
- 13- النقل الجوي: النقل العام بوساطة الطائرات للركاب والعفش والبضائع والبريد بصورة منفصلة أو مجتمعة مقابل أجر.
- 14- النقل الجوي المحلي: نقل الركاب والعفش والبضائع والبريد جواً من نقطة داخل إقليم إحدى الدول إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم.
- 15- النقل الجوي الدولي: نقل الركاب والعفش والبضائع والبريد جواً من نقطة داخل إقليم إحدى الدول إلى نقطة في إقليم دولة أخرى.
- 16- منظمة ICAO: منظمة الطيران المدني الدولي.
- 17- الرموز المشتركة: ترتيبات تجارية تتفق بموجبها شركتان أو أكثر للنقل الجوي على التشغيل والاستخدام المشترك.

المادة الثانية

الحقوق الممنوحة

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في الاتفاقية لتقديم الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في الجدول، ويشار إلى هذه الخدمات والطرق فيما بعد بـ (الخدمات المتفق عليها) و(الطرق المحددة) على التوالي.
- 2- تتمتع الخطوط الجوية المعنية لكل طرف متعاقد - عند تشغيلها الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة - بالحقوق الآتية:
- أ- الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- ب- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير النقل.
- ج- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة في الجدول لإنزال وتحميل الركاب والبضائع والعفش والبريد.
- 3- أن ممارسة حق النقل للنقاط (المتوسطة) والنقاط (فيما وراء) - الموضحة في جدول - خاضعة لتفاوض واتفاق الناقلات التي عينها الطرفان المتعاقدان، وموافقة سلطتي الطيران المدني لكل طرف.

4- ليس في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة ما يخول الخطوط الجوية المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين حق امتياز تحميل الركاب أو البضائع أو العفش أو البريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف من أجل التعويض المادي أو مقابل أجر.

المادة الثالثة

تعيين الخطوط الجوية والترخيص لها

- 1- يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يعين - كتابة - عبر القنوات الدبلوماسية للطرف المتعاقد الآخر ناقلة جوية واحدة أو أكثر من أجل تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة في الجدول، ويحق لكل طرف متعاقد أن يسحب أو يغير هذا التعيين.
- 2- يقوم كل طرف متعاقد عند تسلم التعيين ، بمنح الخطوط الجوية المعنية تصاريح التشغيل اللازمة، على شرط:
 - أ - أن تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية للناقل المعين من قبل مواطني الطرف الذي يقوم بتعيين ذلك الناقل.
 - ب - التزام الطرف الذي قام بالتعيين بالشروط الواردة في المادة (الرابعة عشرة) والمادة (الخامسة عشرة) من الاتفاقية.
 - ج - عند تسليم طلب التعيين يجب أن تكون الخطوط الجوية المعنية مستوفية للشروط والأنظمة المطبقة على تشغيل خدمات النقل الجوي.

المادة الرابعة

رفض تصريح التشغيل أو إلغاؤه أو تعليقه

- يحق لسلطة الطيران المدني لكل من الطرفين المتعاقدين رفض تصريح التشغيل المشار إليه في المادة (الثالثة) من الاتفاقية إلغاؤه أو تعليقه بصورة مؤقتة أو دائمة في الحالات الآتية :
- أ - عدم الاقتناع بالملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية للناقل الذي عينه الطرف الآخر.
 - ب - إخفاق الطرف المعين للخطوط الجوية في الالتزام بالشروط الواردة في المادة (الرابعة عشرة) و(الخامسة عشرة) من الاتفاقية.
 - ج - عدم التزام الخطوط الجوية المعنية بالشروط المتفق عليها في الاتفاقية.

المادة الخامسة

رسوم استخدام المطارات ومرافقها

- 1- يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتحديد المطار أو المطارات الواقعة في إقليمه لاستخدام ناقلات الطرف المتعاقد الآخر التي عينها وفقاً للاتفاقية ، وتيسير وسائل الاتصالات الملاحية والأرصاد والخدمات الأخرى اللازمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين فرض رسوم على الخطوط الجوية التي عينها الطرف الآخر أعلى من تلك المفروضة على الخطوط الجوية التي عينها التي تقوم بتشغيل الخدمات الجوية الدولية نفسها باستخدام طائرات مماثلة والخدمات والمرافق نفسها.
- 3- يتعين على الطرفين المتعاقدين إجراء مشاورات حول رسوم استخدام المطارات ومرافقها وأي تغيير يطرأ على تلك الرسوم.

المادة السادسة

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

- 1- يُعفي كل طرف متعاقد - على أساس المعاملة بالمثل - طائرات الخطوط الجوية التي عينها الطرف المتعاقد الآخر التي تعمل على النقل الجوي الدولي، من الرسوم الجمركية والضرائب على الإمدادات والوقود والزيوت والإمدادات الفنية المستهلكة الأخرى، وقطع الغيار، والمعدات والأجهزة العادية، بشرط أن تبقى هذه الأجهزة والمعدات والإمدادات داخل الطائرة حتى إعادة تصديرها، أو استخدامها، أو استهلاكها، بواسطة هذه الطائرة أثناء طيرانها فوق ذلك الإقليم.
- 2- الاستثناءات الممنوحة بموجب الفقرة (1) من هذه المادة يجب أن تنطبق أيضاً على:
 - أ- مخزون الطائرة الذي يدخل إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين داخل حرم المطار في حدود الكميات التي تعينها سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر، للاستخدام على متن الطائرة المغادرة المرتبطة بالخدمات الجوية الدولية الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.
 - ب - قطع الغيار التي تدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين داخل حرم المطار لصيانة أو تصليح الطائرات المستخدمة في تشغيل النقل الجوي الدولي بواسطة شركة الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر.

ج -الوقود والزيوت المستخدمة لإمداد الطائرات العاملة في نقل جوي دولي بوساطة الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر ، وإن كانت هذه المواد ستستخدم في أي جزء من الرحلة التي تكون فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي حُمِلت منه هذه المواد على متن الطائرة.

3- يجوز إخراج المعدات العادية المحمولة جواً والمواد والإمدادات التي عادة ما تبقى على متن طائرات الخطوط الجوية التي عينها أي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر بعد أخذ موافقة سلطات الجمارك فيه. وفي هذه الحالة، يجوز وضع تلك المعدات والمواد والإمدادات تحت رقاب سلطات الجمارك أو تحت إشرافها إلى أن يعاد تصديرها، أو التخلص منها، وفقاً لقوانين وأنظمة الجمارك.

4- تعفى من الضرائب والرسوم - على أساس المعاملة بالمثل - الوثائق الرسمية التي تحمل علامة الناقلة المميزة، مثل بطاقات الحقايب وتذاكر السفر وبوليصات الشحن وبطاقات الإقلاع وجداول الإقلاع وجداول الرحلات المنقولة إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من أجل الاستخدام بوساطة الناقلة التي عينها للطرف المتعاقد الآخر.

المادة السابعة

الضرائب

تفرض — طبقاً للأنظمة واللوائح المعمول بها لدى كل طرف متعاقد — ضرائب على الأرباح في التشغيل الدولي داخل إقليم الطرف الآخر الذي فيه الإدارة الفعلية لشركة الطيران المعنية. وفي حال أبرمت بين الطرفين المتعاقدين اتفاقية لتجنب الازدواج الضريبي فتطبق أحكام الاتفاقية في شأن الضرائب على الداخل وعلى رأس المال.

المادة الثامنة

الضوابط التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

1-يمنح كل طرف متعاقد فرصاً متساوية وعادلة للخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

2-على الخطوط الجوية التي يعينها كل طرف من الطرفين المتعاقدين عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، أن تضع في حسابها مصالح الخطوط الجوية للطرف المتعاقد الآخر، بحيث لا

تؤثر بطريقة غير ملائمة على الخدمات التي تقدمها الخطوط الجوية الأخرى على الخط الجوي أو جزء منه.

3-تهدف الخدمات المتفق عليها التي تقدمها الخطوط الجوية التي عينها كل من الطرفين المتعاقدين إلى توفير السعة بحمولة مناسبة لمقابلة المتطلبات الحالية والمسئولية لنقل الركاب والعفش والبضائع والبريد الذي يحمل على متن الطائرة وينزل في محطات على الخط المحدد باتفاق الطرفين المتعاقدين ووفقاً للضوابط العامة ما دام أن السعة تتعلق بما يأتي:

أ - متطلبات الحركة من إقليم الطرف المتعاقد المعين لخطوطه الجوية وإليه.

ب -متطلبات الحركة للمنطقة التي تمر عبرها الخدمات المتفق عليها بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى التي تقوم بها خطوط طيران الدول التي تقع ضمن هذه المنطقة.

ج - متطلبات حركة المرور للخطوط الجوية.

4-يخضع معدل الخدمات وحجمها وكذلك جداول الرحلات لموافقة سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين، ويجب استيفاء هذه الشروط في حالة حدوث أي تغيير في الخدمات المتفق عليها ؛ ضماناً للحصول على فرص عادلة ومكافئة للخطوط الجوية المعنية.

5-تسعى سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين إلى التشاور (إذا تطلب الأمر) للوصول إلى اتفاق مناسب فيما يخص جداول الرحلات وسعتها وعددها.

المادة التاسعة

اعتماد جداول الرحلات

تقوم الخطوط الجوية التي عينها كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم جداول الرحلات المقترحة لسلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها في مدة أقصاها (30) ثلاثون يوماً قبل تاريخ بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها ، على أن تشمل هذه الجداول على نوع الخدمات والطائرات المستخدمة وجداول الرحلات وأي معلومة أخرى ذات علاقة ، وينطبق ذلك على أي تغيير يطرأ. ويجوز في بعض الحالات الخاصة تخفيض هذه المدة بموافقة السلطات المذكورة.

المادة العاشرة

توفير الإحصاءات والمعلومات

تقوم سلطات الطيران المدني لكل من الطرفين المتعاقدين بتزويد سلطات الطرف المتعاقد الآخر - بناء على طلبها - بالمعلومات والإحصاءات المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها بواسطة الخطوط الجوية التي عينها، على أن تشمل هذه البيانات على تفاصيل عن حجم الحركة ، وتوزيعها ، وأصلها ، واتجاهها وأي معلومة إحصائية إضافية عن الحركة تطلبها سلطات أي من الطرفين المتعاقدين من سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، وسوف تخضع عند الطلب لمناقشة مشتركة واتفاق بين الطرفين المتعاقدين.

المادة الحادية عشرة

القوانين والنظم المطبقة

- 1-تطبق قوانين ونظمة أي من الطرفين المتعاقدين على ملاحه وتشغيل طائرات خطوط طيران الطرف الآخر عند دخولها أجواء الطرف المتعاقد الآخر وأثناء بقائها في أراضيه.
- 2-يجب مراعاة القوانين والأنظمة واللوائح والإجراءات المطبقة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين فيما يخص وصول الركاب أو بقائهم أو مغادرتهم ، أو العفش أو أطقم الملاحين أو البضائع أو البريد ، وكذلك القوانين والأنظمة واللوائح والإجراءات الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والاستيطان والجمارك والنقد والصحة والحجر الصحي ، وذلك عند عبور طائرات أي من الطرفين المتعاقدين -أو طائرات الخطوط الجوية المعينة -إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو وصولها إليه أو مغادرتها إياه أو أثناء وجودها فيه.
- 3-يقوم كل طرف من الطرفين المتعاقدين -عند الطلب -بتزويد الطرف المتعاقد الآخر بالقوانين والأنظمة واللوائح والإجراءات المتعلقة بذلك ، المشار إليها في هذه المادة.
- 4-لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح معاملة تفضيلية لناقلته المعينة على المعاملة الممنوحة لناقلته التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بالقوانين والأنظمة المطبقة الموضحة في هذه المادة.

المادة الثانية عشرة

تحويل الدخل (العوائد)

- 1-يمنح كل طرف متعاقد خطوط طيران الطرف المتعاقد الآخر - الحق في تحويل العوائد المكتسبة في أراضيه بوساطة الخطوط الجوية ، من نقل الركاب ، والبريد ، والعفش ، والبضائع ، وألا يقتطع أي رسم آخر على هذه التحويلات عدا الرسوم البنكية العادية.
- 2-إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل العوائد المحققة بوساطة خطوط طيران الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يحق لهذا الطرف فرض قيود مماثلة على خطوط طيران ذلك الطرف المتعاقد.

المادة الثالثة عشر

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

- 1-شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية، والتراخيص الصادرة -أو التي تعد صالحة من أحد الطرفين، التي لا تزال سارية المفعول -تعد صالحة وسارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الآخر لأجل تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، بشرط أن تكون هذه الشهادات أو التراخيص قد صدرت ولا تزال صالحة بموجب المعايير المحددة في المعاهدة. ومع ذلك يحتفظ كل طرف من الطرفين المتعاقدين بالحق فيما يختص بالطيران فوق إقليمه، بأن يرفض الاعتراف بشرعية شهادات الأهلية والتراخيص التي يمنحها الطرف المتعاقد الآخر لمواطنيه.
- 2-إذا كانت امتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه ، والتي تصدرها سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين لأي شخص أو خطوط جوية معينة أو لطائرة مستخدمة في تشغيل الخدمات المتفق عليها ، تتضمن اختلافاً عن الحد الأدنى للمعايير المعمول بها بموجب المعاهدة ، وبلغ هذا الاختلاف لمنظمة (ICAO)، يجوز للطرف الآخر طلب التشاور بين سلطات الطيران لتوضيح هذا الاختلاف.

المادة الرابعة عشر

السلامة الجوية

1-يجوز لكل طرف متعاقد طلب إجراء مشاورات حول معايير السلامة الجوية وقواعدها المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، المتعلقة بالتسهيلات الملاحية والملاحين والطائرات وتشغيل الطائرات، على أن تجرى المشاورات خلال (30) ثلاثين يوماً من تاريخ تسليم طلب إجراءاتها.

وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين نتيجة هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا تتوافر لديه معايير ومتطلبات فعالة للسلامة متمشية مع الحد الأدنى للمستويات المحددة في المعاهدة، فيتم إشعار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشفه من أوجه القصور ، وبالإجراءات التي تعد ضرورية للالتزام بمعايير السلامة الجوية، على أن يتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية المناسبة في غضون (13) ثلاثة عشر يوماً أو خلال مدة زمنية يتفق عليها الطرفان المتعاقدان.

2- عملاً بالمادة (السادسة عشرة) من المعاهدة، يجوز أن تخضع للفحص أي طائرة مشغلة أو طائرة لا تؤول ملكيتها إلى الخطوط الجوية التي عينها أي من الطرفين المتعاقدين بموجب أحكام التعيين في الاتفاقية، وتقوم بتغطية تشغيل خدمات النقل الجوي وفقاً لأحكام الاتفاقية من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإليه، وبموجب ترتيبات تأجير من شركات طيران أخرى تابعة لدولة أي من الطرفين المتعاقدين أو لدولة طرف ثالث، وذلك من قبل مفتشي السلامة الجوية الذين فوضهم الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك أثناء وجود الطائرة في إقليم ذلك الطرف الآخر. وبصرف النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادة (الثالثة والثلاثين) من المعاهدة، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصة بالطائرة وإجازات طاقمها والتزام معدات الطائرة وحالة الطائرة بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت، عملاً بالمعاهدة، بشرط ألا يتسبب هذا الفحص في تأخير غير مقبول في تشغيل الطائرة.

3- عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل شركة الطيران، يحتفظ كل طرف بحق القيام فوراً - بتعليق ترخيص التشغيل الممنوح لخطوط جوية واحدة أو أكثر تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

4- يجب التوقف عن اتخاذ أي من الإجراءات من جانب أحد الطرفين عملاً بالفقرة (3) من هذه المادة، حال زوال الأسباب التي دعت إلى اتخاذ مثل ذلك الإجراء.

المادة الخامسة عشر

أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما تجاه بعضهما بحماية أمن الطيران المدني من كل أشكال التدخل غير المشروع ، ويعد هذا الالتزام جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية. ويلتزم الطرفان المتعاقدان - بشكل خاص- بالعمل وفقاً لشروط المعاهدة الخاصة بالجرائم والأعمال التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في (طوكيو) في 14/سبتمبر/1963م، ومعاهدة قمع الاستيلاء على الطائرات ، الموقعة في لاهاي في 16/ديسمبر/1970م، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، المحررة في مونتريال في 23/سبتمبر/1971م، وبروتوكول قمع أفعال العنف غير المشروع في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، المكمل لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المحررة في مونتريال في 23/سبتمبر/1971م، الموقع في مونتريال في 24/فبراير/1988م (بروتوكول مونتريال 1988م)، ومعاهدة وضع العلامات على المتفجرات البلاستيكية لأغراض تتبعها وكشفها المبرمة في مونتريال في 1/مارس/1991م، وكذلك أي معاهدة أو بروتوكول ذي صلة بأمن الطيران المدني، ويكون ملزماً للطرفين المتعاقدين.

2- يقدم كل طرف متعاقد - عند الطلب - المساعدة اللازمة للطرف المتعاقد الآخر؛ لمنع الأعمال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات المدنية، والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وأطقم ملاحيتها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي شكل من أشكال التهديد الأخرى لأمن الطيران المدني .

3- يعمل الطرفان المتعاقدان انطلاقاً من العلاقة المشتركة بينهما، بموجب أحكام أمن الطيران التي حددتها منظمة (ICAO)، المبينة في ملاحق المعاهدة ، إلى المدى الذي تنطبق معه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين . ويجب على كل طرف أن يتأكد من أن مشغلي الطائرات المسجلين لديه، أو المشغلين الذين تقع أعمالهم الأساسية أو الدائمة داخل إقليمه ، ومشغلي المطارات في إقليمه ؛ يعملون وفقاً لشروط أمن الطيران وأحكامه .

4- يوافق كل طرف من الطرفين المتعاقدين على مطالبة مشغلي الطائرات بتطبيق أحكام أمن الطيران- المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة -التي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر عند دخول الطائرة أو أثناء بقائها أو مغادرتها لأراضيها أو أجوائه . وعلى كل طرف من الطرفين المتعاقدين التأكد من اتخاذ التدابير الفعالة في أراضيها لحماية الطائرة وتفتيش الركاب وأطقم الملاحين والمواد التي يحملها الركاب والعفش والشحن ومستودعات الطائرة قبل الصعود إلى الطائرة أو تحميلها أو أثناء ذلك . وعلى كل من الطرفين المتعاقدين الاستجابة لكل طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ التدابير الأمنية الخاصة المطلوبة لمواجهة أي تهديد.

5- عند حدوث واقعة اختطاف طائرة مدنية أو التهديد بها، أو غيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرة وركابها وأطقم ملاحيتها أو المطارات أو أجهزة الملاحة الجوية؛ يجب على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما عن طريق تسهيل الاتصالات فيما بينهما أو غير ذلك من الإجراءات المناسبة اللازمة لإنهاء هذه الواقعة أو هذا التهديد بسرعة وسلامة.

المادة السادسة عشر

التمثيل التجاري للخطوط الجوية

- 1- يحق للخطوط الجوية التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين وبموجب قوانين وأنظمة ولوائح وإجراءات الطرف المتعاقد الآخر -الخاصة بالدخول والإقامة والتوظيف -أن تجلب الموظفين التابعين لها وتحتفظ بهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من إداريين، وفنيين، ومشغلين، وغيرهم من الموظفين المختصين الذين تحتاج إليهم لخدماتها.
- 2- يجوز ، بحسب اختيار الخطوط الجوية التي عينها أحد الطرفين ، أن تستعين بمنسوبيها أو بالاستفادة من خدمات أي شركة أو خطوط جوية أخرى تعمل داخل إقليم الطرف الآخر ومرخص لها بتقديم هذه الخدمات إلى خطوط جوية أخرى.
- 3- يخضع الموظفون المشار إليهم في الفقرة (1) من هذه المادة للقوانين والأنظمة واللوائح والإجراءات المطبقة لدى الطرف الآخر ، مع مراعاة الآتي :
(أ) يقوم كل طرف على أساس المعاملة بالمثل وبأقل قدر من التأخير ، بمنح تراخيص الخدمة اللازمة وتأشيرات الزيارة وما شابه ذلك من وثائق للموظفين المشار إليهم.

(ب) يقوم الطرفان بتسهيل وتسريع إصدار تصاريح العمل للأفراد الذين يؤدون مهمات مؤقتة.

المادة السابعة عشر

التعريف

1- تكون التعريف المبررة التي ستستوفى من أي خطوط طيران من أحد الطرفين المتعاقدين على الخدمات المتفق عليها ضمن الحدود المعقولة، مع مراعاة جميع العناصر ذات العلاقة، بما فيها تكلفة التشغيل، والربح المعقول، ومميزات الخدمة، وتعريف الخطوط الجوية الأخرى التي تشغل خدمات مجدولة على كل الخط المعني أو جزء منه.

2- يكون الاتفاق (إذا أمكن) على التعريف — المشار إليه في الفقرة (1) من هذه المادة — بين الخطوط الجوية التي عينها الطرفين المتعاقدين على أساس العرض والطلب .

3- تقدم التعريف المطبقة إلى سلطات الطيران المدني المختصة لدى الطرفين المتعاقدين لأغراض التسجيل ولتدخل السلطات في حال نشوء أي ممارسات تنافسية غير عادلة في السوق .

4- إذا نشأ أي خلاف بين الناقلتين عينها الطرفين المتعاقدين من جراء أي ممارسة تنافسية غير عادلة في السوق تتعلق بتطبيق التعريف ، فعندها تخضع هذه الخلافات للتسوية وفقاً لأحكام المادة (الثالثة والثلاثون) من الاتفاقية.

5- يسعى الطرفان لضمان وجود آلية واضحة وفاعلة في إطار اختصاصاتهما لتقصي المخالفات المرتكبة، بواسطة أي خطوط جوية أو راكب أو وكيل شحن أو وكيل سياحي أو متعهد شحن تتعلق بالتعريف المبررة وفقاً لهذه المادة. والتأكيد على أن مخالفة هذه التعريف يعاقب عليها بإجراءات رادعة على أساس نظامي وغير تمييزي.

المادة الثامنة عشر

التشاور والتعديل

1- تعزيزاً للتعاون يقوم الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران المدني التابعة لهما بالتشاور فيما بينهما من وقت إلى آخر ، للتأكد من تطبيق أحكام الاتفاقية والجدول والالتزام بها .

- 2- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي من أحكام الاتفاقية ، فإنه يجوز له طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ، على أن يبدأ التشاور خلال سنتين يوماً من تاريخ الطلب. وأي تعديل يتفق عليه يصبح ساري المفعول عند تأكيده عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية بعد إكمال الإجراءات القانونية أو غير ذلك من الإجراءات المطلوبة .
- 3- التعديلات المتعلقة بأحكام الاتفاقية دون الجداول يوافق عليها الطرفان المتعاقدان بموجب إجراءاتهما الدستورية. ويكون تعديل الجدول بالاتفاق بين سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين. وتصبح هذه التعديلات سارية المفعول بمجرد موافقة سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

المادة التاسعة عشر

أمن وثائق السفر

- 1- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على اعتماد إجراءات لضمان أمن الجوازات ووثائق السفر الأخرى.
- 2- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على اتخاذ الإجراءات الرقابية على الإصدار والتحقق من الاستخدام الشرعي للجوازات ووثائق السفر الأخرى ووثائق إثبات الهوية التي يصدرها أو تصدر بالنيابة عن ذلك الطرف المتعاقد.
- 3- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على اتخاذ أو تحسين الإجراءات اللازمة لضمان أن وثائق السفر وإثبات الهوية التي يصدرها تكون على درجة من الجودة، بحيث لا يمكن إساءة استخدامها بسهولة، وكذلك لا يمكن استبدالها أو تقليدها أو إصدارها بشكل غير شرعي.
- 4- بموجب الأهداف المشار إليها أعلاه يصدر كل طرف متعاقد جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الخاصة به وفقاً للنماذج ذات العلاقة التابعة لمنظمة (ICAO).
- 5- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على تبادل المعلومات فيما يخص وثائق السفر المزورة، والتعاون مع بعضهما لمقاومة كل أنواع الغش في وثائق السفر بما في ذلك تزوير الوثائق أو استخدام وثائق السفر الشرعية بواسطة المحتالين، وسوء استخدام وثائق السفر بواسطة حاملها الشرعي في دعم ارتكاب الجرائم، واستخدام وثائق السفر

المنتهية الصلاحية أو الملغاة ، واستخدام الوثائق التي تم الحصول عليها بواسطة الاحتيال.

المادة العشرون

المسافرون المرفوض دخولهم والمسافرون بلا وثائق والمبعدون

- 1- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على اتخاذ ضوابط رقابية فعالة عند الحدود.
- 2- يوافق الطرفان المتعاقدان على تطبيق المعايير والممارسات الموصى بها في الملحق التاسع (التسهيلات) من المعاهدة الخاصة بالمسافرين المرفوض دخولهم وغير الحاملين لوثائق والمبعدين ، لتعزيز التعاون في مكافحة الهجرة غير الشرعية.
- 3- بموجب الأهداف أعلاه ، يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على إصدار أو قبول - بحسب ما يقتضيه الحال - النموذج المتعلق بالركاب المعادين القادمين بطرق غير نظامية وحملة وثائق السفر المزورة أو وثائق السفر الأصلية التي يبرزها المحتالون ، الوارد في الملحق التاسع (ب) من المعاهدة ، وذلك عند قيامه باتخاذ إجراء بموجب الفقرات الواردة في الفصل الثالث من الملحق الخاص بمصادرة وثائق السفر المزورة.

المادة الحادية والعشرون

العبور المباشر

لا يخضع الركاب العابرون والمواصلون لنقاط أخرى (الترانزيت)، والأمتعة، والشحن عبر إقليم أي من الطرفين، والواقعون في حرم المطار ولم يغادروا المنطقة المخصصة لذلك، لأي فحص إلا لأسباب تتعلق بالإجراءات الجمركية أو بأمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو لمنع الدخول الغير شرعي. وتعفى الأمتعة والشحن خلال فترة التوقف من الضرائب والرسوم.

المادة الثانية والعشرون

المنافسة الشريفة

يوافق كل من الطرفين على الآتي :

- (أ) أن يكون لكل خطوط جوية معينة فرصة عادلة ومتكافئة للمنافسة في تقديم خدمات النقل الجوي التي تحكمها الاتفاقية.

(ب) اتخاذ ما يلزم من إجراء للتخلص من جميع أنواع التمييز أو أساليب التنافس غير الشريف التي تؤثر سلباً على الوضع التنافسي للخطوط الجوية التي عينها الطرف الآخر.

المادة الثالثة والعشرون

الإجراءات الوقائية

1- يتفق الطرفان على أن الممارسات التنافسية التي تقوم بها الخطوط الجوية التي عينها أحد الطرفين تعد غير مشروع وقد تستوجب إجراء تحقيق وتحرك دقيق في الحالات الآتية:

(أ) فرض أسعار ورسوم على الطرق الجوية تكون في مجملها غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات المتعلقة بها.

(ب) إضافة سعة زائدة أو زيادة معدل الرحلات.

(ج) تكون الممارسات المعنية هي ممارسات مستدامة وليست مؤقتة.

(د) يكون للممارسات المعنية تأثير اقتصادي سلبي على شركة الخطوط الجوية المعنية، أو يتسبب بأضرار بالغه لها.

(هـ) أن تعكس هذه الممارسات نية واضحة أو يكون لها تأثير محتمل لتعطيل أو إقصاء أي شركة خطوط جوية معينة من السوق.

2- إذا عدت سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين أن عملية أو عمليات التشغيل التي تقوم بها أو تنوي القيام بها الخطوط الجوية التي عينها الطرف الآخر قد تنطوي على ممارسات تنافسية غير مشروعة وفقاً لما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة، فيجوز لهذه السلطات طلب التشاور وفقاً لأحكام المادة (الثامنة عشرة) (التشاور والتعديل) من الاتفاقية، ويكون هذا الطلب مصحوباً ببيان الأسباب التي اقتضت تقديمه، على أن تبدأ المشاورات خلال (15) خمسة عشر يوماً من تاريخ الطلب.

3- إذا أخفق الطرفان في التوصل إلى حل للمشكلة من خلال (التشاور)، فيجوز لكل طرف أن يلجأ إلى آلية تسوية النزاع الواردة في المادة (الثالثة والثلاثون) من الاتفاقية.

المادة الرابعة والعشرون

قوانين المنافسة

1- يتعين على كل من الطرفين المتعاقدين إبلاغ الطرف الآخر بقوانين وسياسات وممارسات المنافسة الخاصة به أو أي تعديل يطرأ عليها، والأهداف المتعلقة بها، والتي يمكن أن تؤثر

على تشغيل خدمات النقل الجوي بموجب الاتفاقية، وكذلك يتعين على كل منهما تحديد السلطات المسؤولة عن تنفيذها.

2- يقوم الطرفان — في حدود ما تسمح به قوانينهما وأنظمتها — بمساعدة شركات الخطوط الجوية التابعة لكل منهما من خلال توجيهها فيما يتعلق بالممارسات والأساليب المتبعة في قوانين المنافسة الخاصة لدى الطرف الآخر.

3- يبلغ كل من الطرفين الطرف الآخر متى عدّ أن هناك عدم توافق بين تطبيق قوانين وأنظمة وسياسات وممارسات المنافسة الخاصة بهما، والمسائل المتعلقة بتنفيذ الاتفاقية. ويتعين اللجوء إلى التشاور المنصوص عليه في المادة (الثامنة عشرة) من الاتفاقية، لو طُلِبَ ذلك أي من الطرفين المتعاقدين، لتحديد ما إذا كان هذا التضارب موجوداً أم لا؛ لإيجاد طرق لحله أو الحد منه.

4- يتعين على الطرفين المتعاقدين — عند عدم التوصل إلى اتفاق بينهما في تطبيق قوانين وأنظمة المنافسة الخاصة بهم — أن يُولي كل منهما اهتماماً كافياً وملائماً لوجهات النظر التي طرحها الطرف الآخر، آخذين بعين الاعتبار القواعد الدولية في نواحي المجاملة والاعتدال.

المادة الخامسة العشرون بيع وتسويق منتجات الخدمات الجوية

يمنح كل طرف متعاقد الخطوط الجوية التي عينها الطرف الآخر حق بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها في إقليمه (سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق وكلاء أو وسطاء آخرين بحسب اختيار الخطوط الجوية المعنية)، بما في ذلك حق تأسيس المكاتب، عن طريق الشبكة العنكبوتية وغيرها. ويحق لكل خطوط جوية بيع خدمات النقل بالعملة المستخدمة في ذلك الإقليم أو — وفقاً لاختيارها — بعملات بلدان أخرى قابلة للتبديل. وسوف يكون لأي شخص الحرية في شراء هذه الخدمات بالعملات المقبولة لدى تلك الخطوط الجوية.

المادة السادسة والعشرون

تغير معايير مواصفات الطائرة

1- يجوز للخطوط الجوية المعنية لأي من الطرفين ، في أي رحلة أو جميع الرحلات المتعلقة بالخدمات المتفق عليها وحسب اختيارها ، تغيير الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو عند أي نقطة على الطرق الجوية المحددة ، بشرط ما يأتي:

أ- جدولة الطائرة المستخدمة بعد نقطة تغيير الطائرة بما يتفق مع حركة الطائرات القادمة أو المغادرة حسب مقتضى الحال.

ب- في حالة تغيير طائرة في إقليم الطرف الآخر وكان هناك أكثر من طائرة تشغل فيما وراء نقطة التغيير ، فلا يجوز أن تكون هذه الطائرة أكبر من الطائرة المستخدمة في نطاق الحريتين (الثالثة) و(الرابعة).

2- لغرض تغيير عمليات التشغيل، يجوز لشركة الخطوط الجوية المعنية أن تستخدم معداتها الخاصة، والمعدات المستأجرة ، وفقاً للأنظمة الوطنية المتبعة ، ويجوز لها أن تعمل مع شركة خطوط جوية أخرى بموجب ترتيبات تجارية.

3- يجوز لشركة الخطوط الجوية المعنية استخدام أرقام رحلات مختلفة أو متطابقة للقطاعات التي تغير فيها نوع الطائرة.

المادة السابعة والعشرون

المناولة الأرضية

وفقاً لشروط السلامة المعمول بها ، بما فيها المقاييس والأساليب التي أوصت بها منظمة (ICAO) الواردة في الملحق (السادس) من المعاهدة، يجوز للخطوط الجوية المعنية أن تختار من بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية المتنافسين من تراه مناسباً.

المادة الثامنة والعشرون

الرموز المشتركة / الترتيبات التعاونية

1- يجوز للخطوط الجوية التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين، سواء كانت مشغلة أو مسوقة، وطبقاً لأنظمة وقوانين الطرف الآخر، أن تدخل في ترتيبات تعاونية بما في ذلك المقاعد المحجوزة أو الرموز المشتركة مع :

(أ) شركة أو شركات خطوط جوية تابعة للطرف المتعاقد نفسها.

- (ب) شركة أو شركات خطوط جوية تابعة للطرف المتعاقد الآخر.
(ج) شركة أو شركات خطوط جوية تابعة لبلد ثالث.

2- لا يمكن تطبيق الحقوق المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة إلا في الحالات الآتية :

- (أ) تكون جميع الخطوط الجوية المعنية لديها حقوق النقل وتصاريح التشغيل على الطرق المحددة في الجدول.
(ب) عند القيام ببيع أي تذكرة على الخطوط الجوية المعنية أن توضح للمشتريين عند نقطة البيع بأنها خدمة الرموز المشتركة (أو خدمة اشتراك الرحلات الجوية)، وما هي الخطوط الجوية التي ستقوم بتشغيل كل قطاع من هذه الخدمة ومع أي الخطوط الجوية يكون للمشتري إبرام علاقة تعاقدية.

3- السعة التي عرضتها خطوط جوية معينة بصفقتها الناقل المسوق والتي تقوم بتشغيلها خطوط جوية أخرى لا تحسب ضمن حقوق السعة للطرف المعين للناقل المسوق.

المادة التاسعة والعشرون

تأجير الطائرات

- 1- يجوز لأي من الطرفين أن يمنع استخدام طائرة مستأجرة لتقديم خدمات منصوص عليها في هذه الاتفاقية ، تكون غير مستوفية لأحكام المادة (الرابعة عشرة) (السلامة الجوية) والمادة (الخامسة عشرة) (أمن الطيران).
- 2- مع مراعاة أحكام الفقرة (1) من هذه المادة يجوز للخطوط الجوية التي عينها كل طرف تقديم الخدمات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بوساطة :
(أ) استخدام طائرة مستأجرة بلا ملاحين من أي شركة خطوط جوية .
(ب) استخدام طائرة مستأجرة بملاحين من شركة خطوط جوية أخرى تابعة للطرف نفسه.
(ج) استخدام طائرة مستأجرة بملاحين من شركة خطوط جوية تابعة للطرف الآخر .
(د) استخدام طائرة مستأجرة بملاحين من شركة خطوط جوية تابعة لدول أخرى .
وذلك بشرط أن يكون بحوزة جميع الخطوط الجوية المشتركة في الاتفاقيات المشار إليها في الفقرات (ب) و(ج) و(د) أعلاه ، التصريح اللازم وأن تكون مستوفية للشروط التي عادة ما يتم تطبيقها على مثل هذه الاتفاقيات .
- 3- مع مراعاة ما ورد في الفقرة (2/د) أعلاه، يجوز للخطوط الجوية التي عينها كل من الطرفين تقديم خدمات منصوص عليها في هذه الاتفاقية باستخدام طائرات مستأجرة بملاحين لمدة قصيرة لهذا الغرض بالذات من شركة خطوط جوية تابعة لدول أخرى.

المادة الثلاثون

نظام الحجز بالكمبيوتر

يقوم كل طرف متعاقد بتطبيق قواعد السلوك التي وضعتها منظمة (ICAO) لتنظيم وتشغيل نظم الحجز بالكمبيوتر داخل إقليمها.

المادة الحادية والثلاثون

حماية البيئة

يدعم الطرفان المتعاقدان حماية البيئة عن طريق تعزيز التطوير المستمر في مجال الملاحة الجوية ، ويتفق الطرفان فيما يتعلق بعمليات التشغيل بين إقليميهما على الالتزام بالمعايير والأساليب التي أوصت بها منظمة (ICAO) الواردة في الملحق (السادس عشر) من المعاهدة، وسياسة وتوجيهات المنظمة المعمول بها حالياً لحماية البيئة.

المادة الثانية والثلاثون

حظر التدخين

- 1- على كل طرف متعاقد أن يمنع التدخين في جميع الرحلات التي تحمل ركاباً بين إقليمي الطرفين، هذا المنع يجب أن يطبق على جميع الأماكن داخل الطائرة وأن يسري اعتباراً من الوقت الذي يتم فيه تحميل الركاب على متن الطائرة إلى وقت اكتمال نزولهم منها.
- 2- يتعين على كل طرف أن يتخذ جميع الإجراءات التي يرى أنها مناسبة لجعل خطوطه الجوية وركابها وأطقم ملاحيتها تلتزم بأحكام هذه المادة ، بما في ذلك فرض الغرامات الملائمة على عدم الالتزام.

المادة الثالثة والثلاثون

تسوية النزاعات

- 1- في حالة نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية والجدول يلتزم الطرفان المتعاقدان بتسويته أولاً عن طريق التفاوض.

2- إذا فشل الطرفان المتعاقدان في الوصول إلى تسوية بينهما عن طريق التفاوض ، يعرض النزاع على شخص أو هيئة لتقديم رأي استشاري من أجل التوفيق بينهما والتقريب بين وجهتي نظرهما.

3- إذا لم يتوصل إلى تسوية من خلال الفقرتين (1) و(2) من هذه المادة، يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إحالة الموضوع محل النزاع إلى التحكيم بوساطة هيئة تتكون من ثلاثة محكمين، بحيث يختار كل طرف محكماً عنه خلال مدة أقصاها (60) ستون يوماً من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين إشعار — عن طريق القنوات الدبلوماسية — من الطرف المتعاقد الآخر بطلب عرض النزاع والفصل فيه عن طريق التحكيم. وعلى المحكمين اللذين اختارهما الطرفان أن يتفقا على اختيار محكم مرجح يرأس هيئة التحكيم خلال مدة أقصاها (60) ستون يوماً. فإذا لم يعين أي من الطرفين المتعاقدين محكماً عنه خلال المدة المحددة أعلاه، أو إذا لم يتفق المحكمان اللذان اختارهما الطرفان على تعيين المحكم المرجح (الثالث) ليرأس هيئة التحكيم، خلال مدة ستين (60) يوماً من تاريخ تعيينهم ؛ فيجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة (ICAO) أن يختار محكم الطرف الثاني أو المحكم المرجح (الثالث) ليرأس هيئة التحكيم، بشرط أن يكون المحكم المرجح المختار من دولة تربطها علاقات دبلوماسية بكلا الطرفين المتعاقدين وقت التعيين.

4- إذا امتنع رئيس مجلس منظمة (ICAO) عن اختيار المحكم الآخر أو المحكم المرجح (الثالث) أو أنه أختار شخص لا تنطبق عليه الشروط السابقة فيوكل أمر الاختيار إلى نائب رئيس مجلس منظمة (ICAO). فإذا أمتنع عن القيام بذلك، أو كان يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيتم التعيين بوساطة أحد كبار الأعضاء في المجلس الذي لا يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين.

5- تقوم هيئة التحكيم وفقاً لشروط التحكيم التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، بتحديد الإجراءات التي ستتبع أثناء عملية التحكيم، ومكان التحكيم.

6- يعد قرار هيئة التحكيم نهائياً وملزماً للطرفين المتعاقدين، ويجب عليهما تنفيذه فوراً دون منازعة في صحته.

7- يتحمل الطرفان المتعاقدان رسوم ومصاريف التحكيم بالتساوي، وغير ذلك من النفقات المترتبة نتيجة اللجوء إلى مجلس منظمة (ICAO) أو بسببه.

المادة الرابعة والثلاثون التطابق مع الاتفاقيات الدولية

تسري على الاتفاقية أي معاهدة دولية ملزمة للطرفين المتعاقدين، والتعديلات التي قد تطرأ عليها.

المادة الخامسة والثلاثون إنهاء الاتفاقية

1-يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إنهاء الاتفاقية في أي وقت بموجب إشعار مكتوب يوجه للطرف المتعاقد الآخر ، على أن يبلغ في الوقت نفسه لمنظمة (ICAO).

2-وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإشعار، مالم يسحب - باتفاق مشترك - قبل انتهاء هذه المدة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الإشعار فإنه يعد متسلماً بعد أربعة عشر (14) يوماً من تسلم منظمة (ICAO) له.

المادة السادسة والثلاثون التسجيل لدى منظمة (ICAO)

تسجل الاتفاقية وأي تعديل يطرأ عليها مستقبلاً، لدى منظمة (ICAO).

المادة السابعة والثلاثون سريان مفعول الاتفاقية

تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد 30 يوم من تاريخ آخر إشعار عبر القنوات الدبلوماسية من أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر بأنه قد استكمل الإجراءات الدستورية اللازمة طبقاً للأنظمة والقوانين المعمول بها في هذا الشأن.

وبناء عليه قام الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بالتوقيع على الاتفاقية ويعد ملحق جدول الطرق جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية.

حررت في مدينة الرياض في يوم 1437/04/07 هجري الموافق 2016/01/17 ميلادي من
نسختين أصليتين باللغة العربية والاسبانية والإنجليزية, وجميع النصوص متساوية في الحجية.
وفي حالة الاختلاف في التفسير فيعد النص الانجليزي هو القائم.

عن حكومة

المملكة العربية السعودية

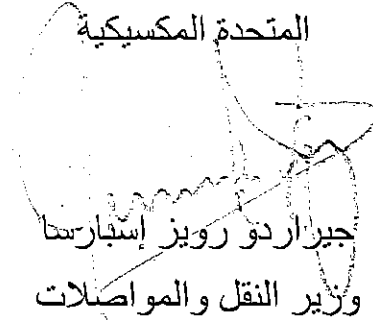


سليمان بن عبدالله الحمدان

رئيس الهيئة العامة للطيران المدني

عن الولايات

المتحدة المكسيكية



جيراردو رويز إسبارتا

وزير النقل والمواصلات

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM
OF SAUDI ARABIA**

The Government of the United Mexican States and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter "the Parties");

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognizing that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options at prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

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

1. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944, and includes any Annexes and amendments adopted under Articles 90 and 94 of the Convention thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Parties.
2. The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transport through the Directorate General of Civil Aviation and in the case of the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Aeronautical Authorities.
3. The term "designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement.
4. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, cargo and baggage and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
5. The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.
6. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
7. The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto.
8. The term "Schedule" means the Schedule of the routes to operate air transportation services annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.
9. The term "capacity" in relation to "an aircraft", means the payload of that aircraft available on a route or section of a route.
10. The term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines.

11. The term "regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board of an aircraft during flight, including first aid and survival equipment.

12. The term "facilities and airport charges" means charges made to airlines for the provision of aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities, including related services and facilities.

13. The term "air-transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire.

14. The term "domestic air transportation" means air transportation in which passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in a State territory are destined to another point in that same State's territory.

15. The term "international air transportation" means air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State.

16. The term "ICAO" means the International Civil Aviation Organization.

17. The term "code-share" means cooperative marketing arrangements between two or more designated airlines for conducting operations.

ARTICLE 2 GRANTING OF RIGHTS

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. An airline designated by each Party shall enjoy exercising, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly, without landing, across the territory of the other Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule annexed to this Agreement, for the purpose of disembarking and embarking on international traffic passengers, cargo, baggage and mail.
3. The exercise of traffic rights in intermediate and beyond points specified in the Routes Schedule annexed to this Agreement is subject to the negotiation and agreement between the Aeronautical Authorities of the Parties.
4. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Party the privilege of taking on, in the territory of the other Party, passengers, cargo, baggage or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party through the diplomatic channels one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
- a) the airline is and remains substantially owned and effectively controlled by nationals of the Party designating the airline;
 - b) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 14 (Air Safety) and Article 15 (Aviation Security); and
 - c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

ARTICLE 4

WITHHOLDING, REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORIZATION

The Aeronautical Authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

- a) in the event that they are not satisfied that the airline is and remains substantially owned and effectively controlled by nationals of the Party designating the airline;
- b) in the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 14 (Air Safety) and Article 15 (Aviation Security); and
- c) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

ARTICLE 5

FACILITIES AND AIRPORT CHARGES

1. Each Party shall designate an airport or airports in its territory for the use of the designated airline(s) by the other Party on specified routes and provide to the designated airline by that Party with communicative, aviation and meteorological facilities and other services necessary for the operation of the agreed services.

2. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) by the other Party user charges higher than those imposed on its own designated airline(s) operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Party may request consultations on user charges, and any changes imposed on such charges.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft of the designated airline(s) by either Party operated on international air services, as well as their regular equipment, supplies of fuels, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried on board such aircraft shall be exempt, on the basis of reciprocity and according to their national legislation, from customs duties, inspection fees and other similar charges, on arriving in the territory of the other Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used or consumed by such aircraft on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity and according to their national legislation, from customs duties, inspection fees and other similar charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the territory of one Party, within airport boundaries and, within limits fixed by the competent authorities of that Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service by the designated airline(s) of the other Party;
- (b) spare parts and regular equipment introduced into the territory of either Party, within airport boundaries and for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline(s) by the other Party;
- (c) fuels, lubricants and other consumable technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on international services by the designated airline(s) by the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. All materials referred to in paragraph 2 above may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities up to such time as they may be

re-exported or other with disposed of in accordance with the applicable national legislation in the territory of the Party where they are located.

4. There shall also be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges, on the basis of reciprocity and according to their national legislation, official documents bearing the badge of the airline such as luggage tags, airline tickets, airway bills, boarding cards, and timetables introduced into the territory of either Party for the exclusive use by the designated airline(s) by the other Party.

ARTICLE 7 TAXES

Subject to the applicable regulations of each Party, profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Party in which the place of effective management of the designated airline is situated. In the case an agreement on avoidance of double taxation enter into force between both Parties, this agreement shall be applied.

ARTICLE 8 PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. The designated airline(s) by the Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airline(s) by each Party shall take into account the interests of the airline of the other Party so as not to affect unduly the services, which the latter provides on the whole, or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline(s) by the Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo, baggage and mail between the territory of the Party designating the airline and the territory of the other Party. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be agreed between the Parties since capacity is related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Party, which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area;
- (c) the requirements of through airline operation.

4. In order that the designated airline(s) to be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services and their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the Aeronautical Authorities of the Parties. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.

5. The Aeronautical Authorities of the Parties should, if necessary, endeavor to reach a satisfactory arrangement regarding flight schedules, capacity and frequencies.

ARTICLE 9 APPROVAL OF TIMETABLES

The designated airline(s) by either Party shall, not later than thirty (30) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-tables to the Aeronautical Authorities of the other Party for approval. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information this shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 10 SUPPLY OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the other Party may normally be prepared and submitted by the designated airline(s) to its Aeronautical Authorities. Such data shall include details

on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of the Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Party shall, upon request, be subject of mutual discussion and agreement between the Parties.

ARTICLE 11

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline(s) designated by the other Party during entry into, stay in and departure from the territory of the other Party.
2. The laws and regulations of one Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, baggage, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline by the other Party while they are within the said territory.
3. Each Party shall, upon request, supply to the other Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.
4. Neither Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline by the other Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 12

TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Party grants to the designated airline(s) by the other Party the right to convert and transfer freely the revenues over expenditures in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Such transfer shall be effected at the rate of exchange in effect at the time such revenues are presented for conversion in accordance with the domestic applicable laws and regulations of the Party in the territory of which the revenue accrued. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions.
2. If a Party imposes restrictions on the transfer of revenue accrued by the designated airline(s) by the other Party, the latter have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline by that Party.

ARTICLE 13

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. However, each Party reserves the right to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authorities of one Party to any person or designated airline(s) or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Party may request consultations between the Aeronautical Authorities with a view to clarifying the practice in question.

ARTICLE 14

AIR SAFETY

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards, the other Party shall then take appropriate corrective action within thirteen (13) days or an agreed time period.

2. Pursuant to Article 16 of the Convention, any aircraft operated, or any aircraft which its ownership does not belong to the designated airlines by either of the Party in accordance with the designation provision of this Agreement and is utilized to conduct air services operation in accordance with the provisions of this Agreement to, and from the territory of the other Party through leasing arrangements from another air carrier belong to the State of either Party or to a third party State, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

3. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.

4. Any action by one Party in accordance with paragraph 3 above shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 15 AVIATION SECURITY

1. The 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 generality of their rights and obligations under international law the Parties shall, in particular, act in conformity to the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft done at Tokyo on 14 September 1963; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft done at The Hague on 16 December 1970; the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971 and the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988; the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, as well as any other convention or protocol relating to civil aviation security which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other 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 their navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity to the aviation security provisions established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity to such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for 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, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 16

AIRLINE COMMERCIAL REPRESENTATION

1. The designated airline(s) by one Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, to bring in and maintain in the territory of the other Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines by one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

- a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and
- b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

ARTICLE 17 TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline(s) by the Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the terms at the other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be determined on the basis of the forces of supply and demand in the market.

3. The tariffs implemented shall be filed to the Aeronautical Authorities of both Parties for record keeping purposes and proper reaction against any unfair competitive behavior in the market.

4. If any dispute arises between the designated airline(s) by either of the Parties due to unfair competitive practice in the market related to term implications, it should be settled in accordance with the provisions of Article 33 (Settlement of Disputes) of this Agreement.

5. The Parties shall endeavor to ensure that active and effective machinery exist within their jurisdictions to investigate violations by any airline, passenger or freight agent, tour organizer, or freight forwarder, of tariffs established in accordance with this Article. They shall furthermore ensure that the violation of such tariffs is punishable by deterrent measures on a consistent and non-discriminatory basis.

ARTICLE 18 CONSULTATION AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation, the Parties or their Aeronautical Authorities shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and Annexes thereto.

2. If either Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall formalize in writing through diplomatic channels and shall enter into force in accordance with the procedures established in Article 37 (Entry into Force) of this Agreement.

3. Amendments relating only to the provisions of the annexed Schedules may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties. Such amendments shall enter into force as they are approved by both Aeronautical Authorities.

ARTICLE 19 SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

1. Each Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.

2. In this regard, each Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Party.

3. Each Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawful altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objectives above, each Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO related Documents and Regulations.

5. Each Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 20 INADMISSIBLE AND UNDOCUMENTED PASSENGERS AND DEPORTEES

1. Each Party agrees to establish effective border controls.

2. In this regard, each Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9 (Facilitation) to the Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.

3. Pursuant to the objectives above, each Party agrees to issue, or to accept, as the case may be, the letter relating to "fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters" set out in Appendix 9(2) to Annex 9 when taking action under relevant paragraphs of Chapter 3 of the Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

ARTICLE 21 DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of any Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a simplified control, except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. In this regard,

baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties, inspection fees and other similar charges, on the basis of reciprocity and according to national legislation of that Party.

ARTICLE 22 FAIR COMPETITION

Each Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the Agreement; and
- b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline by the other Party.

ARTICLE 23 SAFEGUARDS

1. The Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices that may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another airline; and
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market.

2. If the Aeronautical Authorities of one Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline by the other Party may constitute unfair competitive behavior in accordance with the indicators listed in paragraph 1 they may request consultation in accordance with Article 18 (Consultation and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within fifteen (15) days of the request.

3. If the Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 33 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

ARTICLE 24 COMPETITION LAWS

1. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.

3. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement; the consultation process contained in Article 18 (Consultation and Amendment) of this Agreement shall, if so requested by either Party, be used to determine whether such a conflict exists and to seek ways of resolving or minimizing it.

4. In the event agreement is not reached, each Party shall, in implementing its competition laws, policies and practices, give full and sympathetic consideration to the views expressed by the other Party and shall have regard to international comity, moderation and restraint.

ARTICLE 25
SALE AND MARKETING OF AIR SERVICE PRODUCTS

The designated airlines by each Party shall have the right to sell market international air services and related products in the territory of the other Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline, including the right to establish offices, both on-line and off-line. The airline may sell and any person shall be free to purchase such services and related products in the currency of that territory or in any usable currencies of other countries, in accordance with the domestic applicable law and regulations.

ARTICLE 26
CHANGE OF GAUGE

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Party or at any point along the specified routes, provided that:

- a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and
- b) in the case of a change of aircraft in the territory of the other Party and where more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

ARTICLE 27 GROUND HANDLING

Subject to applicable safety provisions, including ICAO Standards and Recommended Practices contained in Annex 6, the designated airline may choose from among competing authorized providers of ground handling services.

ARTICLE 28 CODE SHARING/COOPERATIVE ARRANGEMENTS

1. When operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airline by one Party, whether as the operating or marketing airline may, subject to the laws or regulations made pursuant to those laws of the Party designating it, enter into cooperative marketing arrangements, including but not limited to, joint ventures, blocked space or code sharing with:

- a) an airline or airlines of the same Party; and/or
- b) an airline or airlines of the other Party; and/or
- c) an airline or airlines of a third country.

2. The entitlements set out in paragraph 1 of this Article may be exercised only where:

- a) all such airlines hold appropriate traffic rights and/or authorizations to operate on the route and segments concerned; and
- b) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale that it is a code share service, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

3. The capacity offered by a designated airline as the marketing airline on services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Party designating the marketing airline.

ARTICLE 29 AIRCRAFT LEASING

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 14 (Air Safety) and 15 (Aviation Security).

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines by each Party may provide services under this Agreement by:

- a) using aircraft dry-leased from any [company including] airlines;
- b) using aircraft wet-leased from other airlines of the same Party;
- c) using aircraft wet-leased from airlines of the other Party; and
- d) using aircraft wet-leased from airlines of third countries,

provided that all airlines participating in the arrangements listed in b), c) and d) above, hold the appropriate authorization and meet the requirements normally applied to those arrangements. Notwithstanding, in all cases aircraft in leasing schemes shall be included in the Operation Specifications (Air Operator Certificate) of the relevant airline and in the convalidation of the other Party.

3. Notwithstanding paragraph 2, d) above, the designated airlines by each Party may provide services under this Agreement by using aircraft wet-leased on a short-term, *ad hoc* basis from airlines of third countries.

ARTICLE 30 COMPUTER RESERVATION SYSTEMS (CRS)

Each Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory.

ARTICLE 31 ENVIRONMENTAL PROTECTION

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

ARTICLE 32 BAN ON SMOKING

1. Each Party shall prohibit smoking on all flights carrying passengers between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.

2. Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

ARTICLE 33 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annexes the Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.

4. If the Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 above, either Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Parties and one umpire who served as President of the arbitral tribunal. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice in respect of reference of the dispute to arbitration and the President of the tribunal shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Party fails to nominate its arbitrator

within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the President of the arbitral tribunal within the said period, the President of the Council of the ICAO may be requested by either Party to appoint the arbitrator of failing Party or the President of the arbitral tribunal as the case may require. However, the President of the arbitral tribunal shall be a national of a State having diplomatic relations with both Parties at the time of the appointment.

4. In the case of the appointment of the President of the arbitral tribunal by the President of the Council of ICAO, if the President of the Council of ICAO is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Party, the appointment shall be made by the Vice President and if the Vice President is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Party, the appointment shall be made by senior member of the Council who is not a national of either Party.

5. Subject to other provisions agreed by the Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Parties.

7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators shall be shared equally by the Parties, including any expenses incurred by ICAO Council.

ARTICLE 34

CONFORMITY TO MULTILATERAL CONVENTIONS OR AGREEMENTS

This Agreement and its Annexes shall be amended so as to conform to any multilateral conventions or agreements, which may become binding upon the Parties.

ARTICLE 35

TERMINATION

1. Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the ICAO.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the ICAO.

ARTICLE 36 REGISTRATION WITH ICAO

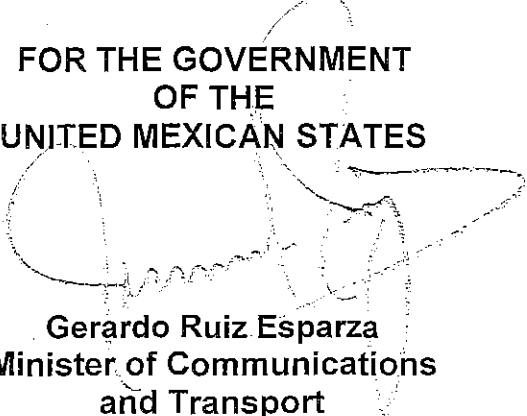
This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO.

ARTICLE 37 ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force thirty (30) days following the date of the reception of the last notification through diplomatic channels, on which the Parties have notified each other that it has fulfilled the necessary requirements in accordance with its domestic law for the entry into force of this Agreement.

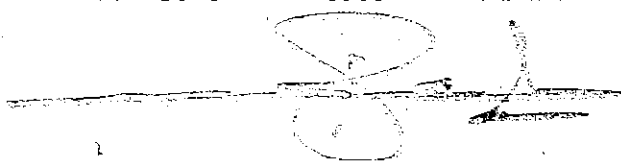
Done in the city of Riyadh, on this seventeenth day of January of two thousand and sixteen, corresponding to 7/4/1437A.H., in two original copies, in the Spanish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE
UNITED MEXICAN STATES**



**Gerardo Ruiz Esparza
Minister of Communications
and Transport**

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE
KINGDOM OF SAUDI ARABIA**



**Suleiman bin Abdullah Al-
Hamdan
President of the General
Authority of Civil Aviation**

ANNEX A**Route Schedule****Section 1:**

The designated airline or airlines by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter.

Points in the United Mexican States	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Any points	Any points	Any international points	Any points

Section 2:

The designated airline or airlines by the Government of the Kingdom of Saudi Arabia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Intermediate Points	Points in the United Mexican States	Points Beyond
Any points	Any points	Any points	Any points

Section 3: Notes on the routes to be operated by the designated airline(s) by both Parties.

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the State designating the airline(s).
2. Each designated airline(s) may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of the present Agreement on condition that fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Party, if a previous agreement to that effect is made in writing between the Aeronautical Authorities of the Parties.

الملحق
جدول الطرق

القسم الأول :

يحق للناقلة أو الناقلات الجوية المعنية من قبل الولايات المتحدة المكسيكية تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق الجوية الموضحة أدناه.

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط في المملكة العربية السعودية	نقاط ما وراء
أي نقاط	أي نقاط	النقاط الدولية	أي نقاط

القسم الثاني :

يحق للناقلة أو الناقلات الجوية المعنية من قبل المملكة العربية السعودية تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق الجوية المحددة أدناه.

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط في الولايات المتحدة المكسيكية	نقاط ما وراء
أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

القسم الثالث:

ملاحظات على جدول الطرق التي سيتم بموجبها تشغيل خدمات النقل الجوي بوساطة الخطوط التي عينها كل طرف متعاقد:

1- يجوز للخطوط الجوية المعنية بوساطة أي من الطرفين المتعاقدين أن تحذف أي نقطة محددة في جدول الطرق ، سواء أكانت هذه النقطة متوسطة أم فيما وراء أي من رحلاتها أو فيما وراء جميع رحلاتها.

2- لا يجوز ممارسة الحرية الخامسة لحقوق الحركة الجوية بين النقاط المتوسطة أو فيما بين أراضي الطرفين المتعاقدين الآخر أو فيما وراءها، ما لم يتوصل إلى اتفاق بهذا الشأن بين الطرفين المتعاقدين.