

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Estado de Qatar (en adelante denominados “las Partes Contratantes”);

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

DESEANDO concluir un Acuerdo complementario al mencionado Convenio con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1 **Definiciones**

Para los propósitos del presente Acuerdo, a menos que se establezca de otra forma:

1. El término “el Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y todo anexo adoptado bajo el Artículo 90 del Convenio, así como cualquier enmienda a los anexos o Convenio bajo los artículos 90 y 94, siempre que los mismos estén en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes.
2. El término “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier protocolo o documentos similares que enmienden el presente Acuerdo o su Anexo.
3. El término “Autoridades Aeronáuticas” significa en el caso del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y cualquier persona o entidad autorizada para ejercer las funciones que realizan tales autoridades, y en el caso del Gobierno del Estado de Qatar, el Ministro de Transporte y cualquier persona o entidad autorizada para ejercer cualquier función realizada actualmente por el mencionado Ministro o funcionarios similares.
4. El término “línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo.

5. Los términos “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales”, tienen el significado que respectivamente les asigna el Artículo 96 del Convenio.

6. El término “capacidad” en relación con una aeronave, significa la cantidad de pasajeros y carga que una aeronave puede ofrecer en una ruta o sección de una ruta y, en relación con los servicios aéreos especificados, significa la capacidad de una aeronave utilizada en tales servicios, multiplicada por la frecuencia de tales vuelos operados en un periodo determinado en la ruta o sección de la ruta.

7. El término “servicios convenidos” y “rutas especificadas” tienen el significado de servicios aéreos regulares internacionales y de rutas especificadas, respectivamente, que se encuentra en el Anexo del presente Acuerdo.

8. El término “tarifa” significa el precio a ser pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales tales precios se aplican, incluyendo comisiones pagadas a las agencias, pero excluyendo la remuneración y condiciones relativas al transporte de correo.

9. El término “cargos al usuario” significa las tasas o cargos impuestos por el uso de aeropuertos, instalaciones de navegación aérea y otros servicios relacionados, ofrecidos por una de las Partes Contratantes a la otra.

10. El término “territorio” en relación con un Estado, tiene el significado asignado en el Artículo 2 del Convenio.

ARTÍCULO 2

Aplicación del Convenio

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a lo dispuesto por el Convenio, en la medida en que tales disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 3

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos, respecto de la prestación de los servicios aéreos regulares internacionales:

- a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar en el mismo, y

b) el derecho de hacer escalas para fines no comerciales en su territorio.

2. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el propósito de establecer servicios aéreos regulares internacionales, en las rutas especificadas en la correspondiente sección del Cuadro de Rutas anexo al presente Acuerdo. Mientras la línea aérea designada por una Parte Contratante se encuentre operando un servicio convenido en una ruta especificada, disfrutará, en adición a los derechos especificados en el párrafo 1 de este Artículo, del derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos de esa ruta, especificados en el Cuadro de Rutas anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluyendo correo, en combinación o separadamente.

3. Nada de lo dispuesto en el numeral 2 de este Artículo será considerado que otorga a las líneas aéreas de una Parte Contratante, el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte Contratante, a una línea aérea para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante se sujetará a las disposiciones establecidas en los numerales 3 y 4 del presente Artículo, y otorgará a la línea aérea designada, a la brevedad, las correspondientes autorizaciones de operación.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante podrán solicitar que la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, demuestre que está calificada para cumplir con las obligaciones establecidas en las leyes y reglamentos, que sean aplicados normal y razonablemente por esas autoridades a la explotación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negar la autorización de operación a que se refiere el numeral 2 de este Artículo o de imponer las condiciones que considere necesarias a la línea aérea designada, respecto del ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3 del presente Acuerdo, en todos los casos en que la Parte Contratante mencionada no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea está en poder de la Parte Contratante que la designó o en nacionales de esa Parte Contratante.

5. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada, podrá iniciar en cualquier momento la operación de los servicios convenidos, siempre que haya sido establecida la tarifa correspondiente, de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 del presente Acuerdo y esté vigente respecto del servicio que presta.

ARTÍCULO 5

Revocación y Suspensión de la Autorización de la Operación

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar la autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3 del presente Acuerdo a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que considere necesarias respecto del ejercicio de tales derechos:

- a) en todos los casos en que no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea están en poder de la Parte Contratante que la designó o en nacionales de esa Parte Contratante; o
- b) en el caso de que la línea aérea no cumpla con las leyes o reglamentos establecidos por la Parte Contratante que concede estos derechos; o
- c) en el caso de que la línea aérea, de alguna otra forma, no opere de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. A menos que proceda la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el numeral 1 de este Artículo, y sea necesario para impedir nuevas infracciones a leyes o reglamentos, este derecho deberá ejercerse solamente después de haberse consultado con la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6

Exención de Derechos Aduaneros y otros Cargos

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada, por cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto incluidos motores, suplementos de combustible y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones de la aeronave (incluyendo, pero no limitado a alimentos, bebidas y tabaco) que estén a bordo de dicha aeronave, estarán exentos por la otra Parte Contratante, sobre bases de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados o sean utilizados en una parte del viaje realizado sobre dicho territorio.

2. Los siguientes equipos y materiales estarán igualmente exentos por la otra Parte Contratante, sobre bases de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares, con excepción de los costos de los servicios proporcionados al arribo, incluyendo:

- a) el equipo regular, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, provisiones de la aeronave (incluyendo, pero no limitado a alimentos, bebidas y tabaco) introducidos al territorio de la otra Parte Contratante por o en nombre de una línea aérea designada y para ser utilizados en la aeronave que opera los servicios aéreos internacionales, aun cuando el equipo regular y materiales sean utilizados en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de repuesto, incluidos motores introducidos al territorio de la otra Parte Contratante por o en nombre de una línea aérea designada o tomados a bordo de la aeronave operada por esa línea aérea designada, que se utilicen para el mantenimiento o reparación de la aeronave que opera en los servicios aéreos internacionales por esa línea aérea designada, y
- c) boletos impresos, guías aéreas y el material impreso que porte la insignia de una línea aérea designada por una Parte Contratante y material publicitario, distribuido gratuitamente por esa línea aérea designada.

Los materiales referidos en los incisos a), b) y c) deberán ser requeridos para mantenerse bajo control o supervisión aduanera.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante, que no abandonen el aérea del aeropuerto reservada para tal efecto, estarán sujetos únicamente a un control simplificado, a menos que se requiera un tratamiento diferente por cuestiones de seguridad, medidas contra la violencia, piratería aérea y tráfico de estupefacientes. El equipaje y la carga en tránsito directo sólo estarán exentos, sobre base de reciprocidad, de derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares.

4. El equipo regular de la aeronave, así como los materiales y suplementos mantenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte Contratante, únicamente con la autorización de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, serán puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o se disponga de otra manera de conformidad con las disposiciones aduaneras.

ARTÍCULO 7

Principios que Rigen la Operación de los Servicios Convenidos

1. Existirán oportunidades justas y equitativas para que la línea aérea designada por cada Parte Contratante opere los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.
2. Al operar los servicios convenidos, la línea aérea designada por una Parte Contratante tomará en cuenta los intereses de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, de manera que no se afecten indebidamente los servicios que esta última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.
3. Los servicios convenidos que proporcione la línea aérea designada por cada una de las Partes Contratantes, guardarán una estrecha relación con las necesidades de transporte público en las rutas especificadas y tendrán como objetivo primario la prestación de tales servicios a un factor de ocupación razonable de la capacidad adecuada para satisfacer los requerimientos actuales y razonablemente anticipados del transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, que tienen por origen o destino el territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea. En cuanto al transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, llevados a bordo y desembarcados en los puntos de las rutas especificadas en los territorios de otros Estados, distintos a los de las Partes Contratantes, la línea aérea, de conformidad con los principios generales de capacidad, estará enfocada a satisfacer:
 - a) los requerimientos de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado las líneas aéreas;
 - b) los requerimientos de tráfico del aérea a través de la cual pasan los servicios aéreos convenidos, tomando en cuenta otros servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas de los Estados que comprenden el área, y
 - c) los requerimientos de la línea aérea en operación directa.

ARTÍCULO 8

Tarifas

1. Las tarifas a ser cobradas por las líneas aéreas de una Parte Contratante por el transporte hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, serán establecidas a niveles razonables, tomando en cuenta todos los elementos de valoración relevantes, tales como costo de operación, utilidades razonables y las tarifas aplicadas por otras líneas aéreas.

2. Las tarifas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, al menos con cuarenta y cinco (45) días de antelación a la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales este término podrá reducirse, sujeto al acuerdo de dichas Autoridades.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de competencia y protección a los usuarios vigentes en el territorio de cada Parte Contratante, las Autoridades Aeronáuticas respectivas podrán rechazar una tarifa sometida a aprobación por cualquier línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, si dicha tarifa:

- a) es considerada excesivamente alta o sumamente restrictiva en perjuicio de los consumidores; o
- b) si su aplicación podría constituir un comportamiento anticompetitivo, de tal manera que cause daños serios a otra línea aérea designada, o
- c) es artificialmente baja en beneficio de una línea aérea designada y en perjuicio de otra.

4. En cualquiera de los casos anteriores, si la línea aérea designada a la que se rechazó la tarifa, presenta su inconformidad por tal acto, la Autoridad Aeronáutica de la Parte Contratante que la rechazó podrá establecer consultas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, a fin de llegar a un acuerdo respecto de una tarifa apropiada; mientras tanto, no podrá comercializarse ni aplicarse dicha tarifa. En caso de que no se llegue a ningún acuerdo sobre la tarifa apropiada, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo 17 del presente Acuerdo.

5. Si la Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante considera que una tarifa vigente, aplicada por una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, tiende a presentar efectos anticompetitivos y causa daños serios a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o si su aplicación tiende a perjudicar a los consumidores, podrá solicitar a dicha línea aérea que retire del mercado la tarifa en cuestión; en caso contrario, podrá solicitar consultas con la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante para tratar de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada. En caso de no llegarse a ningún acuerdo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el Artículo 17 del presente Acuerdo.

6. Sin perjuicio de lo anterior, cada Parte Contratante permitirá a cualquier línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, establecer una tarifa más baja o más competitiva propuesta o aprobada por cualquier otra línea aérea entre los territorios de las Partes Contratantes, previa aprobación de ambas Autoridades Aeronáuticas.

7. Una tarifa aprobada de conformidad con las disposiciones de este Artículo, permanecerá vigente hasta su cancelación o que se remplace por una nueva, con excepción de lo señalado en el numeral 6 de este Artículo. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante harán sus mejores esfuerzos para asegurar que las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante apliquen únicamente las tarifas aprobadas por ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 9

Provisión de Estadísticas

La Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante proporcionará a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, a solicitud, los registros periódicos u otros datos estadísticos que razonablemente puedan ser requeridos a fin de revisar la capacidad disponible de los servicios convenidos de la línea aérea designada por la Parte Contratante mencionada al inicio de este Artículo. Tales datos incluirán toda la información requerida para determinar el volumen del tráfico efectuado por tales líneas aéreas en los servicios convenidos y el origen y destino del mismo.

ARTÍCULO 10

Transferencia de Utilidades

1. Cada Parte Contratante concederá a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, el derecho de transferir libremente excedentes de ingresos sobre egresos generados en el territorio de la respectiva Parte Contratante. Dicha transferencia será efectuada en cualquier moneda de libre uso, al tipo de cambio en vigor en la fecha en que estos ingresos sean presentados para su conversión y envío, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales.

2. Si una Parte Contratante impone restricciones sobre la transferencia de los excedentes de los ingresos de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, la última tendrá el derecho de imponer restricciones recíprocas a la línea aérea designada por dicha Parte Contratante.

ARTÍCULO 11

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integral del presente Convenio. Sin limitar sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos

Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 y las disposiciones de convenciones multilaterales y protocolos, cuando lleguen a ser vinculantes para ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán, a solicitud, toda la ayuda necesaria 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 cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación, establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sean aplicables a ambas Partes Contratantes; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores que tengan su oficina principal o domicilio permanente en su territorio, así como a los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, se ajusten en su actuación a dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Ambas Partes Contratantes convienen que cada una podrá exigir a los operadores de aeronaves de la otra Parte Contratante que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación, mencionadas en el numeral 3, para la entrada, salida o permanencia en su territorio.

Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente las medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje y el equipaje de mano, así como la carga y los suministros de la aeronave, antes y durante el embarque u operaciones de carga. Cada una de las Partes Contratantes considerará favorablemente toda solicitud que le formule la otra Parte Contratante para adoptar medidas de protección especial de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de una aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes

Contratantes se asistirán facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Si la Parte Contratante enfrentara problemas respecto a las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, la Autoridad Aeronáutica de cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir consultas inmediatas con la Autoridad Aeronáutica de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO 12

Seguridad Operacional

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en aspectos relacionados con las tripulaciones, las aeronaves o su operación. Dichas consultas se realizarán durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas, una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante no mantiene y administra de manera efectiva los aspectos de seguridad, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en el Convenio, notificará a la otra Parte Contratante sus conclusiones y las medidas que considere necesarias para que se cumplan esas normas mínimas. La otra Parte Contratante deberá tomar medidas correctivas adecuadas y, de no hacerlo dentro de un plazo de quince (15) días a partir de la notificación, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se reconoce que cualquier aeronave operada por la línea aérea de una Parte Contratante para la prestación de los servicios hacia y desde el territorio de la otra Parte Contratante, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, estar sujeta a una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y en el exterior de dicha aeronave para verificar la validez de los documentos de la aeronave, de la tripulación y las condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominado "inspección de rampa"), siempre que no provoque una demora innecesaria.

4. Si cualquier inspección o series de inspecciones de rampa generan:

- a) serias preocupaciones de que una aeronave o su operación no cumple con las normas mínimas establecidas en el Convenio en ese momento, o

- b) serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento y administración efectiva de las normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio en ese momento, la Parte Contratante que esté llevando a cabo la inspección, en los términos del Artículo 33 del Convenio, tendrá la facultad de decidir si los requerimientos bajo los cuales han sido expedidos o convalidados los respectivos certificados o licencias de la tripulación de dicha aeronave, o si los requisitos bajo los cuales dicha aeronave es operada, son iguales o superiores, a las normas mínimas establecidas en el Convenio.

5. En el caso de que el acceso para llevar a cabo una inspección de rampa de una aeronave operada por la línea aérea de una Parte Contratante de conformidad con el numeral 3 anterior, fuera denegada por el representante de dicha línea aérea, la otra Parte Contratante podrá concluir que se plantean graves preocupaciones en los términos citados en el numeral 4 anterior y llegar a las conclusiones referidas en el mismo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de la línea aérea de la otra Parte Contratante, en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, como resultado de una inspección en rampa, que se requiere de consultas o que una acción inmediata es esencial para la operación segura de una línea aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante, de conformidad con los numerales 2 ó 6 anteriores, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a tal medida.

ARTÍCULO 13

Cargos a los Usuarios

Todo cargo que pueda ser impuesto o permitido para ser impuesto por una Parte Contratante por el uso de aeropuertos e instalaciones de la navegación aérea por la aeronave de la otra Parte Contratante, no será superior a aquél que sería pagado por su aeronave nacional dedicada a los servicios aéreos regulares internacionales.

ARTÍCULO 14

Aplicación de la Legislación Nacional

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con el ingreso o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de una aeronave, así como los trámites relacionados con ingresos o salidas, inmigración, pasaportes, aduanas, monedas, medidas sanitarias y cuarentena, deberán ser cumplidos por o a nombre de dichos pasajeros, tripulación o carga, durante la entrada o salida o mientras se encuentre en el territorio de esa Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con el ingreso o salida de su territorio por una aeronave que realice operaciones aéreas regulares internacionales o a la operación y navegación de dicha aeronave de la otra Parte Contratante, serán aplicadas mientras se encuentre dentro de su territorio.

3. Las autoridades correspondientes de una Parte Contratante tendrán el derecho, sin demoras innecesarias, de inspeccionar una aeronave de la otra Parte Contratante al aterrizaje o despegue y de examinar el certificado y otros documentos establecidos por el Convenio.

ARTÍCULO 15

Actividades Comerciales

Cada Parte Contratante permitirá a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus empleados y personal responsable que desarrolle actividades administrativas, técnicas y comerciales de sus servicios aéreos, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relacionados con el ingreso, permanencia y empleo.

ARTÍCULO 16

Consultas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán regularmente con el propósito de asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo y del Cuadro de Rutas anexo y se consultarán cuando se considere necesario llevar a cabo modificaciones a los mismos.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas por escrito, las que iniciarán en un plazo de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que se reciba la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.

ARTÍCULO 17

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia que pudiera surgir relacionada con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes deberán, en primer lugar, tratar de resolverla mediante negociación.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante la negociación, podrán designar a alguna persona o institución. Si no logran un acuerdo sobre la

controversia, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes ésta podrá someterse a la decisión de un tribunal integrado por tres (3) árbitros, uno será nombrado por cada Parte Contratante y el tercero por los dos árbitros designados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará a un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la notificación por cualquier de las Partes Contratantes, a través de la vía diplomática, solicitando el arbitraje de dicho tribunal sobre la controversia, y el tercer árbitro será nombrado dentro de un plazo adicional no mayor a sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del período especificado, o el tercer árbitro no es nombrado dentro de ese período, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, designar un árbitro o árbitros según el caso lo requiera. En tal caso, el tercer árbitro deberá ser nacional de un tercer Estado y fungirá como Presidente del tribunal.

3. Cada Parte Contratante solventará los costos del árbitro que ha nombrado, así como los costos de su representación en el procedimiento arbitral. El costo del Presidente y cualquier otro costo será sufragado entre las Partes Contratantes por partes iguales.

4. La Parte Contratante cumplirá con cualquier decisión dictada bajo los términos del numeral 2 de este Artículo.

ARTÍCULO 18

Enmiendas

1. El presente Instrumento podrá ser enmendado o modificado por acuerdo entre las Partes Contratantes, formalizado a través de la vía diplomática.

2. Cualquier enmienda o modificación entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última comunicación por la cual las Partes Contratantes se hayan notificado, a través de la vía diplomática, el cumplimiento de sus requisitos legales internos para tal efecto.

3. Si la enmienda o modificación únicamente está relacionada con las disposiciones del Cuadro de Rutas anexo, la misma será acordada entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, y entrará en vigor en la fecha de su aprobación.

ARTÍCULO 19

Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Acuerdo y toda modificación al mismo, deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional por parte del Estado en el que la firma del Acuerdo haya tenido lugar.

ARTÍCULO 20

Reconocimiento de Certificados y Licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados o títulos de aptitud y las licencias que hayan sido expedidos o convalidados por una Parte Contratante y estén en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el propósito de la operación de los servicios previstos en el presente Acuerdo, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas para tal efecto de conformidad con el Convenio. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer la validez, para los vuelos sobre su propio territorio, de los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el numeral 1 anterior, expedidos por la Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante a cualquier persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave que opera los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas, permitan una diferencia de las normas establecidas por el Convenio, y que dicha diferencia haya sido registrada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, podrán solicitar consultas con las Autoridad Aeronáutica de dicha Parte Contratante, de conformidad con el Artículo 16 del presente Acuerdo, con vistas a asegurar que están satisfechas con la práctica en cuestión y es aceptable para ambas. En caso de no alcanzar un acuerdo satisfactorio, se establecerán plazos para la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 21

Conformidad con Convenciones Multilaterales

Si una convención o acuerdo multilateral general de transporte aéreo entrara en vigor para ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo y su Anexo, deberán ser considerados para su enmienda de conformidad a dicha convención o acuerdo.

ARTÍCULO 22

Anexo

El Anexo al presente Acuerdo será considerado como parte integral del mismo y todas las referencias incluirán las del Anexo, excepto en el caso que expresamente se establezca de otra forma.

ARTÍCULO 23 **Terminación**

Cualquier Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante, por la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Tal notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En dicho caso, el presente Acuerdo se dará por terminado doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la misma sea retirada por mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho período. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de su recepción por la Organización de Aviación Civil Internacional.

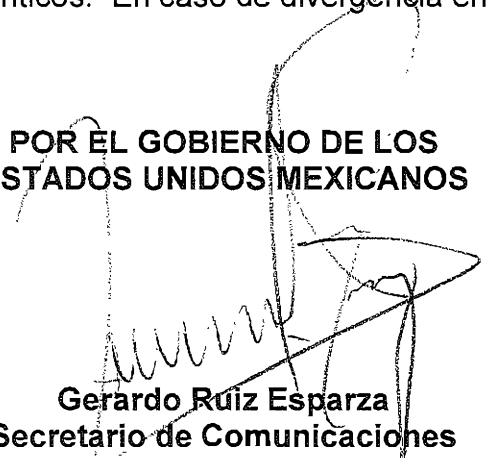
ARTÍCULO 24 **Entrada en Vigor**

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última comunicación, mediante la cual las Partes Contratantes se notifiquen, a través de la vía diplomática, el cumplimiento de sus requisitos legales internos para tal efecto.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han suscrito el presente Acuerdo.

Hecho en la Ciudad de México, el veinticuatro de noviembre de dos mil quince, en duplicado, en idioma español, árabe e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la 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
ESTADO DE QATAR**



Khaled Bin Mohamed Al Attyah
Ministro de Asuntos Exteriores

ANEXO

Cuadro de Rutas 1

Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por el Estado de Qatar:

Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más Allá
(1)	(2)	(3)	(4)
Puntos en el Estado de Qatar	Cualquier punto	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Cualquier punto

1. La línea aérea designada por el Gobierno del Estado de Qatar podrá, en cualquiera o en todos sus vuelos, omitir cualquier punto de los ubicados en las columnas (2) y (4) anteriores, siempre que los servicios convenidos en esas rutas inicien en un punto de los ubicados en la columna (1).
2. No habrá ninguna restricción en capacidad y número de frecuencias y/o tipo(s) de aeronave a operarse por la línea aérea designada por el Estado de Qatar en cualquier tipo de servicio (pasajeros, carga por separado o en combinación). Cada línea aérea designada está autorizada a determinar las frecuencias y la capacidad que ofrecerá en los servicios convenidos.
3. La línea aérea designada estará autorizada para ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad.
4. La línea aérea designada podrá ejercer derechos de tráfico de quinta libertad en puntos intermedios y puntos más allá, únicamente cuando sea acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
5. La línea aérea designada por el Estado de Qatar, someterá para aprobación de la Autoridad Aeronáutica de los Estados Unidos Mexicanos, al menos con veinte (20) días de anticipación al inicio de sus servicios, los horarios itinerarios de los servicios a ser operados, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y el período de vigencia. Cambios temporales menores podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación.
6. La línea aérea designada por el Estado de Qatar estará autorizada para operar derechos de co-terminal entre dos o más puntos en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, sin derechos de tráfico.

Cuadro de Rutas 2

Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:

Desde	Puntos Intermedios	Hacia	Puntos más Allá
(1)	(2)	(3)	(4)
Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Cualquier punto	Puntos en el Estado de Qatar	Cualquier punto

1. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos podrá, en cualquiera o en todos sus vuelos, omitir cualquier punto de los ubicados en las columnas (2) y (4) anteriores, siempre que los servicios convenidos en esas rutas inicien en un punto de los ubicados en la columna (1).
2. No habrá ninguna restricción en capacidad y número de frecuencias y/o tipo(s) de aeronave a operarse por la línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos en cualquier tipo de servicio (pasajeros, carga por separado o en combinación). Cada línea aérea designada está autorizada a determinar las frecuencias y la capacidad que ofrecerá en los servicios convenidos
3. La línea aérea designada estará autorizada para ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad.
4. La línea aérea designada podrá ejercer derechos de tráfico de quinta libertad en puntos intermedios y puntos más allá, únicamente cuando sea acordado y autorizado previamente por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
5. La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos someterá para aprobación de la Autoridad Aeronáutica del Estado de Qatar, al menos con veinte (20) días de anticipación al inicio de sus servicios, los horarios itinerarios de los servicios a ser operados, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y el período de vigencia. Cambios temporales menores podrán solicitarse con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación.
6. La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos estará autorizada para operar derechos de co-terminal entre dos o más puntos en el territorio del Estado de Qatar, sin derechos de tráfico.

CÓDIGO COMPARTIDO

Para la operación u ofrecimiento de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo, la línea aérea designada por cada Parte Contratante, que actúe como línea aérea operadora u ofrezca sus servicios como línea aérea comercializadora, colocando su código en vuelos operados por otras líneas aéreas, podrá celebrar acuerdos de código compartido con:

- a) una o más líneas aéreas de la misma Parte Contratante; o
- b) una o más líneas aéreas de la otra Parte Contratante; o
- c) una o más líneas aéreas de un tercer país,

sujeto a las siguientes condiciones:

- i) todas las líneas aéreas que participen en acuerdos de código compartido como línea aérea operadora o como línea aérea comercializadora, gozarán de los derechos de tráfico acordados;
- ii) las líneas aéreas cumplirán con los requisitos normalmente aplicados a los acuerdos de código compartido y servicios, especialmente aquéllos relativos a la información y protección de los pasajeros, así como los relacionados con la seguridad aérea operacional;
- iii) las líneas aéreas comercializadoras que ofrecen sus servicios aéreos sobre las bases de código compartido, garantizarán que los pasajeros sean informados en el punto de venta, cuáles línea(s) aérea(s) será(n) operada(s) para cada tramo de esa ruta;
- iv) la línea aérea designada por una Parte Contratante que celebre acuerdos de código compartido, deberá someter a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante los itinerarios de los servicios que ofrecerá en código compartido al menos con veinte (20) días, de antelación a la fecha de implementación;
- v) la línea aérea designada por una Parte Contratante que ofrezca sus servicios sobre las bases de código compartido como línea aérea comercializadora, deberá someter las tarifas de dichos servicios a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante para su respectiva aprobación. Sujeto a las leyes de competencia aplicables, las tarifas de la línea aérea comercializadora, en ningún caso deberán ser más bajas que las tarifas autorizadas a la línea aérea designada operadora en la ruta.

اتفاقية خدمات جوية بين حكومة الولايات المكسيكية المتحدة وحكومة دولة قطر

إن حكومة الولايات المكسيكية المتحدة، وحكومة دولة قطر، (والمشار إليها فيما بعد بالطرفان المتعاقدان)،
بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر
ديسمبر 1944،

ورغبةً منهما في إبرام إتفاقية مكمّلة للمعاهدة المذكورة بغرض إنشاء خدمات جوية بين إقليميهما وما راثهما؛
قد إتفقتا على ما يلي:

مادة (1)

تعريف

لغرض تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، تكون للكلمات والعبارات التالية، المعاني الموضحة قرين كل منها، ما لم
يقتض سياق النص معنى آخر:

1- **المعاهدة:** معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر
سنة 1944 وتشمل أي ملحق يتم تبنيه وفقاً للمادة (90) منها وأي تعديلات تدخل عليها أو على ملاحقها
بموجب المادتين (90) و (94) منها، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت سارية المفعول لدى
كل من الطرفين المتعاقدين أو تم التصديق عليها من قبلهما.

2- **الاتفاقية:** هذه الاتفاقية وملحقها وأي بروتوكولات أو مستندات مماثلة يتم بموجبها تعديل هذه الاتفاقية أو
ملحقها.

3- **سلطات الطيران:** بالنسبة للولايات المكسيكية المتحدة، وزارة الاتصالات والنقل من خلال الإدارة العامة
للطيران المدني وأي أفراد آخرين أو هيئات يعهد إليها القيام بالوظائف التي تنفذها تلك السلطات.

وبالنسبة لحكومة دولة قطر، وزير المواصلات، وأي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأية وظائف يمارسها حالياً الوزير المذكور أو مسؤولين مماثلين.

4- مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (4) من هذه الاتفاقية.

5- (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية) : المعاني المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

6- السعة: السعة بالنسبة للطائرة: الحمولة المسموح بها على الطائرة، بأجر وعلى الطريق الجوي المحدد أو جزء من الطريق؛ وبالنسبة للخدمة الجوية المحددة: سعة الطائرة المستعملة في تقديم تلك الخدمة مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدة معينة وعلى الطريق المحدد أو جزء منه.

7- (الخدمات المتفق عليها) و (الطرق الجوية المحددة) على التوالي، الخدمات الجوية الدولية المنتظمة والطرق الجوية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية.

8- التعريف: الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار بما في ذلك العمولات التي تتعلق بالوكالات ويستثنى منها أجور وشروط نقل البريد.

9- رسوم الاستخدام: الأتعاب أو الرسوم التي تدفع مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية والخدمات الأخرى ذات الصلة التي يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر.

10- الإقليم: بالنسبة للدولة: المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة.

مادة (2)

تطبيق المعاهدة

تكون أحكام هذه الاتفاقية خاضعة لأحكام المعاهدة طالما كانت تلك الأحكام مطبقة على خدمات النقل الجوي الدولي.

مادة (3) منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بشأن خطوطه الجوية الدولية المنتظمة:
 - أ- حق الطيران عبر إقليمه دون هبوط.
 - ب- حق الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.
- 2- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في ملحق جدول الطرق المرفق بهذه الاتفاقية. وتتمتع المؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها خط متفق عليه على أي طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في البند (1) من هذه المادة، بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لذلك الطريق في ملحق جدول الطرق المرفق بهذه الاتفاقية وذلك لغرض أخذ وإنزال الركاب والبضائع بما فيها البريد، مجتمعة أو منفردة.
- 3- ليس في نص البند (2) من هذه المادة ما يعتبر على أنه يمنح مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد امتياز أخذ الركاب والبضائع بما في ذلك البريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل ذات الإقليم.

مادة (4) التعيين والترخيص

- 1- يكون لكل طرف متعاقد الحق بتعيين مؤسسة نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة ويتم الإخطار بالتعيين كتابةً للطرف المتعاقد الآخر.
- 2- يجب على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم هذا التعيين أن يمنح تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة النقل الجوي المعينة دون تأخير مع مراعاة أحكام البندين (3) و (4) من هذه المادة.
- 3- يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة التي تطبقها عادةً، وعلى نحو معقول هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية بما يتفق مع أحكام المعاهدة.

4- يكون لكل طرف متعاقد الحق في أن يرفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه في البند (2) من هذه المادة، أو أن يفرض ما يراه ضرورياً من شروط على نشاط مؤسسة النقل الجوي المعينة عند ممارستها للحقوق المبينة في المادة (3) من هذه الاتفاقية، وذلك في أي حالة لا يكون فيها الطرف المتعاقد المذكور مقتنعاً بأن الملكية الأساسية والسيطرة الفعالة على تلك المؤسسة لدى الطرف المتعاقد الذي عينها أو لدى مواطنيه.

5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة الصادر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو، أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها بشرط أن تكون التعرفة المطبقة وفقاً لأحكام المادة (8) من هذه الاتفاقية، سارية المفعول بالنسبة لتلك الخدمة.

مادة (5)

إلغاء ووقف العمل بترخيص التشغيل

1- يكون لكل طرف متعاقد الحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المحددة في المادة (3) من هذه الاتفاقية، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك على النحو التالي:

(أ) في أي حالة لا يكون مقتنعاً فيها بأن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعالة لتلك المؤسسة محصورة في الطرف المتعاقد الذي عينها أو في مواطنيه؛ أو

(ب) في حالة إخفاق تلك المؤسسة في التقيد بالقوانين أو الأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق؛ أو

(ج) في حالة فشل مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة بموجب هذه الاتفاقية.

2- لا يتم الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنصوص عليها في البند (1) من هذه المادة، إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك وبشكل فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة.

مادة (6)

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- تُعفى الطائرات العاملة على الخطوط الجوية الدولية التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك المعدات العادية وقطع الغيار شاملة المحركات، وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم

والإمدادات الفنية المستهلكة، ومؤن الطائرة (شاملةً وليس حصراً الأطعمة والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن الطائرات من قبل الطرف المتعاقد الآخر على أساس مبدأ المعاملة بالمثل من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى المشابهة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها أو استخدامها على جزء من الرحلة فوق ذلك الإقليم.

2- يَعيْفِي الطرف المتعاقد الآخر على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، المعدات والمواد الواردة أدناه من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى التي لا تحتسب على أساس تكلفة الخدمات المقدمة عند الوصول، وتشمل:

(أ) المعدات العادية والوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة ومؤن الطائرة (شاملةً وليس حصراً مواد مثل الأطعمة والمشروبات والتبغ) والتي تُدخلها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة النقل الجوي المعينة أو من ينوب عنها بغرض استخدامها على الطائرة المستخدمة في تشغيل خطوط جوية دولية، حتى في حالة استخدام تلك المواد العادية والمواد الأخرى على أي جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(ب) قطع الغيار شاملةً المحركات التي يتم إدخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بواسطة أو نيابةً عن مؤسسة النقل الجوي المعينة أو المحمولة على متن طائرة تُشغلها تلك المؤسسة المعينة في خطوط جوية دولية؛ و

(ج) مخزون التذاكر وبواليص الشحن وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين و مواد الدعاية العادية التي توزعها تلك المؤسسة المعينة دون مقابل.

يجب إبقاء المواد المشار إليها في الفقرات (أ) و (ب) و (ج) تحت الإشراف أو الرقابة الجمركية.

3- يخضع الركاب والأمتعة والبضائع العابرة عبوراً مباشراً لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون مغادرة المنطقة المخصصة لذلك الغرض بالمطار إلى إجراءات رقابة مبسطة ما لم تستدعي إجراءات مكافحة العنف والقرصنة الجوية وتهريب المخدرات خلافاً لذلك، وتعفى الأمتعة والبضائع العابرة عبوراً مباشراً فقط من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة.

4- لا يجوز إنزال المعدات العادية والمواد والإمدادات الموجودة على متن الطائرة التابعة لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم. وفي مثل هذه الحالة؛ يجب إبقاؤها تحت رقابة تلك السلطات لحين إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقاً للنظم الجمركية.

مادة (7)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

1- يجب أن يتوفر لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.

2- على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد أن تأخذ في اعتبارها أثناء تشغيلها للخطوط المتفق عليها مصالح مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها الأخيرة على كل أو جزء من نفس الطريق.

3- يجب أن ترتبط الخدمات الجوية التي تقدمها المؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين إرتباطاً وثيقاً باحتياجات الجمهور للنقل على الطرق الجوية المحددة، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير سعة بمعدل حمولة معقول تتناسب واحتياجات النقل الراهنة والمتطلبات المعقولة المتوقعة لنقل الركاب والبضائع شاملة، البريد الناشئ من أو المنتهي إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي. ويجب أن يتم تأمين نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد الذي يتم حمله وإنزاله في نقاط على الطرق المحددة في أقاليم دول أخرى غير تلك التي عينت مؤسسة النقل الجوي وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بتناسب السعة مع ما يلي:

(أ) متطلبات الحركة من إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسات النقل الجوي وإليه؛

(ب) متطلبات الحركة للمنطقة التي يمر من خلالها الخط المتفق عليه بعد الأخذ في الاعتبار خطوط النقل

الجوي الأخرى لمؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة؛ و

(ج) متطلبات تشغيل مؤسسة النقل الجوي العابرة.

مادة (8)

التعريفات

1. يجب أن تحدد التعريفات التي تتقاضها مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والريح المعقول وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى.

2. يجب إيداع التعريفات إلى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها قبل خمسة وأربعين (45) يوماً على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها. ويجوز في حالات خاصة، تقليص هذه المدة بالاتفاق بين السلطات المذكورة.

3. دون الإضرار بتطبيق القوانين المتعلقة بأهلية وحماية المستخدمين السارية المفعول داخل إقليم كل طرف متعاقد، يجوز لسلطة الطيران المختصة رفض تعرفه أودعت لديها بغرض المصادقة عليها من قبل أي من مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأي طرف متعاقد، إذا كانت تلك التعرفة:

- أ) تُعتبر مفرطة في الارتفاع أو مقيدة إلى حد كبير بما يضر بالمستهلك، أو
- ب) قد تحتوي على سلوك مضاد للتنافس إذا طبقت وتسبب أضراراً شديدة لمؤسسة نقل جوي أخرى معينة، أو
- ج) منخفضة بصورة مفتعلة لمصلحة مؤسسة نقل جوي معينة وبما يضر أخرى.

4. في أي من الحالات المشار إليها أعلاه، إذا قدمت مؤسسة النقل الجوي المعنية التي تم رفض تعريفها عدم موافقتها على ذلك الرفض، عندها يجوز لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي رفض تلك التعرفة التشاور مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بغرض محاولة التوصل إلى اتفاق يتعلق بالتعرفة الملائمة، في غضون ذلك، فإن تلك التعرفة لا يتم التعامل بها أو تطبيقها. وفي حالة عدم التوصل لاتفاق بشأن التعرفة الملائمة، يتم فض النزاع وفقاً للأحكام المدرجة في المادة (17) من هذه الاتفاقية.

5. إذا رأت سلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطبيق تعرفه سارية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر تنطوي على آثار مضادة للتنافس وتسبب أضراراً جسيمة لمؤسسة نقل جوي أخرى معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر، أو إذا كان تطبيق تلك التعرفة ضاراً بالمستهلكين، يجوز حينئذ لسلطة الطيران أن تطلب من تلك المؤسسة سحب التعرفة المعنية من التداول في السوق، وخلافاً لذلك، يجوز لها طلب إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بغرض الاتفاق على ترتيب بشأن نهاية مناسبة، وإذا لم يتم التوصل لاتفاق، يتم فض النزاع وفقاً لأحكام المادة (17) من هذه الاتفاقية.

6. دون الإخلال بما ورد أعلاه، يسمح كل طرف متعاقد لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أي طرف متعاقد القيام بتحديد تعرفه تنافسية أقل أو أعلى مقترحة أو معتمدة من قبل أي مؤسسة نقل جوي أخرى بين إقليمي الطرفين المتعاقدين، بعد الموافقة المسبقة من قبل كل من سلطتي الطيران.

7. تظل التعرفة التي اعتمدت طبقاً لأحكام هذه المادة سارية لحين إلغائها أو التوصل إلى تعرفة جديدة بديلة، باستثناء ما ورد في البند (5) أعلاه، وتبذل سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد جهودها لضمان تطبيق مؤسسات النقل الجوي المعنية من جانب كل طرف متعاقد للتعرفات التي اعتمدت من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فقط.

مادة (9)

المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبها بالمعلومات الدورية أو البيانات الإحصائية الأخرى والتي يمكن طلبها بصورة مناسبة لغرض مراجعة السعة التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد المشار إليه أولاً في هذه المادة على الخطوط المتفق عليها، على أن تتضمن هذه البيانات كافة المعلومات المطلوبة لتحديد مقدار الحركة التي تنقلها هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها ومصدرها ومقصدتها النهائي.

مادة (10)

تحويل الإيرادات

- 1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات المتحصل عليه في إقليم ذلك الطرف المتعاقد، ويتم هذا التحويل بأي عملة مستخدمة ويسعر الصرف الساري في وقت عرض تلك الإيرادات للتبديل والتحويل وفقاً للقوانين والأنظمة المحلية.
- 2- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات الذي تتحصل عليه مؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر، يحق للأخير فرض قيود مماثلة على مؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب ذلك الطرف المتعاقد.

مادة (11)

أمن الطيران

- 1- تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان إن إلزام كل منهما للآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، يتعهد الطرفان المتعاقدان بوجه

خاص بالعمل طبقاً لأحكام المعاهدة المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، ومعاهدة قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، وبروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991 وأحكام الاتفاقيات متعددة الأطراف والبروتوكولات التي يسري الالتزام بها على كل من الطرفين المتعاقدين.

2- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتقديم جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها، والمطارات والتسهيلات الملاحة الجوية، وأية تهديدات أخرى ضد أمن الطيران المدني.

3- يعمل الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرة المسجلة لديهما أو مشغلي الطائرة الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية أو محال إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه قد يطلب من مشغلي الطائرة مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (3) أعلاه، والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء البقاء في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ التدابير الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لتأكيد حماية الطائرة وتفتيش الركاب وطاقم الطائرة والمواد المحمولة والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرة قبل أو أثناء عملية الصعود أو التحميل، وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بمحمل الجد كل طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر لإتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة أي تهديد معين.

5- عند وقوع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة أو ركابها وطاقمها أو المطارات أو التسهيلات الملاحية الجوية، يلتزم الطرفا

ن المتعاقدان بتقديم المساعدة لبعضهما البعض من خلال تسهيل الاتصالات وإتخاذ التدابير المناسبة التي تستهدف إنهاء هذا الحادث أو ذلك التهديد فوراً وبسلام.

6- في حالة مواجهة أي من الطرفين المتعاقدين لمصاعب تتعلق بأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين طلب عقد مشاورات عاجلة مع سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر.

مادة (12)

السلامة الجوية

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب التشاور، في أي وقت، حول معايير السلامة المعمول بها في أية جزئية ذات صلة بطاقم الطائرة أو الطائرة أو أساليب التشغيل المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إجراء مثل هذا التشاور خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يعمل بصورة فاعلة وفقاً لمعايير السلامة في أية جزئية، وبمستويات مساوية على الأقل للحد الأدنى من معايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يقوم الطرف المتعاقد الأول بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشفه من نواحي قصور والخطوات الضرورية الواجب إتباعها للالتزام بالحد الأدنى من هذه المعايير وعلى الطرف المتعاقد الآخر القيام بالإجراءات اللازمة لتصحيح الوضع. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في القيام بتصحيح الوضع خلال (15) يوماً أو خلال أي فترة زمنية أطول قد يتم الاتفاق عليها، يكون ذلك أساساً لتطبيق المادة (5) من هذه الاتفاقية.

3- على الرغم من الالتزامات المقررة والواردة في المادة (33) من المعاهدة اتفق الطرفان المتعاقدان على أن أي طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في خدمات نقل جوي من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فإنه يجوز فحصها من قبل الأشخاص المفوضين من ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل وخارج الطائرة، لفحص صلاحية مستندات الطائرة وطاقمها، والحالة العامة لها ولمعدات (ويطلق على هذا الفحص في هذه المادة "التفتيش في ساحة وقوف الطائرات")، شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير مبرر.

4- إذا أدى تفتيش أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات إلى ثبوت خطر جسيم يتمثل في:

أ) إن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع الحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت، بموجب المعاهدة؛ أو

ب) وجود تقصير في كل من عمليات الصيانة الفعالة وتطبيق معايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، فإن الطرف المتعاقد الذي قام بعملية الفحص إنفاذاً لأحكام المادة (33) من المعاهدة يكون حراً في تقرير أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار شهادات أو تراخيص طاقم تلك الطائرة أو اعتبار تلك الشهادات والتراخيص سارية المفعول، أو المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تساوي أو لا تفوق الحد الأدنى للمعايير المقررة بموجب المعاهدة.

5- في حالة رفض مندوب مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين فحص الطائرة في ساحة وقوف الطائرات التي تشغلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي، طبقاً للبند (3) أعلاه، يكون للطرف المتعاقد الآخر حراً في استنتاج ثبوت ما ورد في البند (4) أعلاه، وأن يخلص إلى نهاية مفادها ما ورد في ذلك البند.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو عن طريق المشاور أو خلافه إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يوقف أي إجراء يقوم به أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للبندين (2) أو (6) أعلاه بمجرد انتهاء الأسباب التي تم بناءً عليها اتخاذها.

مادة (13)

رسوم الاستخدام

لا يجوز لأي طرف متعاقد فرض أو السماح بفرض رسوم مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الملاحية الجوية من قبل الطائرات التابعة للطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على طائراته الوطنية العاملة على خطوط جوية دولية منتظمة.

مادة (14)

تطبيق التشريع الوطني

1- تطبق قوانين وأنظمة كل طرف متعاقد المتعلقة بالدخول إلى أو المغادرة من إقليمه على الركاب أو طاقم الطائرة أو البضائع الموجودة على متن الطائرة، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والصحة والحجر الصحي، ويجب الالتزام بها من قبل الركاب أو طاقم الطائرة أو البضائع أو من قبل من يمثلهم عند الدخول إلى أو المغادرة من أو أثناء التواجد في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

2- تطبق قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى أو المغادرة من إقليمه على طائرة عاملة في ملاحه جوية دولية أو المتعلقة بتشغيل وملاحه تلك الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها في إقليمه.

3- يحق للسلطات المختصة لدى كل طرف متعاقد القيام بتفتيش طائرات الطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو مغادرتها، كما يحق لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في المعاهدة، دون التسبب بتأخير غير مبرر.

مادة (15)

الأنشطة التجارية

يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بإدخال وإبقاء العاملين والأشخاص الآخرين المسؤولين عن الإدارة والعمليات الفنية والتجارية الخاصة بأنشطة خطوطهم الجوية، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، طبقاً لأنظمة وقواعد الدخول والإقامة والاستخدام السارية لدى الطرف المتعاقد الآخر.

مادة (16)

المشاورات

1- بروح التعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وذلك بغرض التأكد من تنفيذ والتقييد بأحكام هذه الاتفاقية والجداول الملحقة بها بصورة مرضية، والتشاور فيما بينهما عند الضرورة لإجراء أي تعديلات على هذه الاتفاقية.

2- يكون لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر كتابةً بعقد مشاورات فيما بينهما، على أن تبدأ مثل هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه المدة.

مادة (17)

تسوية المنازعات

1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة تسويته أولاً عن طريق التفاوض.

2- إذا فشل الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة لاتخاذ قرار بشأنه. وفي حالة عدم اتفاقهما يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة (3) محكمين يتم تكوينها بتسمية محكم واحد من قبل كل طرف متعاقد، ويتفق المحكمان على تعيين المحكم الثالث، ويقوم كل طرف متعاقد بتسمية محكمه خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين إشعاراً من الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية طلب التحكيم في النزاع بواسطة هيئة تحكيم على أن يعين المحكم الثالث خلال فترة ستين (60) يوماً أخرى. وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين بتسمية محكمه خلال الفترة المحددة أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين حسب الضرورة. وفي هذه الحالة، يكون المحكم الثالث من دولة ثالثة ويقوم برئاسة هيئة التحكيم.

3- يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف تسمية المحكم الذي قام بتعيينه والمصاريف الناتجة عن تمثيله له في أعمال هيئة التحكيم. ويتقاسم الطرفان المتعاقدان مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأي مصاريف أخرى بالتساوي.

4- يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار صادر بموجب البند (2) من هذه المادة.

مادة (18)

التعديلات

1- تُعدّل هذه الاتفاقية باتفاق الطرفين، ويتم تأكيد ذلك عبر القنوات الدبلوماسية.

2- يدخل ذلك التعديل أو التغيير حيز النفاذ بعد مرور ثلاثين (30) يوماً على إستلام آخر الإخطارين الذين يتم بهما تبادل البلاغات بين الطرفين المتعاقدين عبر القنوات الدبلوماسية بإتتمام كل منهما المتطلبات القانونية الداخلية لهذا الغرض.

3- إذا كان التعديل قاصراً على أحكام ملحق جدول الطرق، فتتم الموافقة عليه بين سلطات الطيران المدني لدى كلا الطرفين المتعاقدين، وتدخل حيز النفاذ في يوم الإتفاق عليها.

مادة (19)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تُسجّل هذه الإتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي بواسطة الدولة التي يتم التوقيع فيها على الاتفاقية.

مادة (20)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1- يعترف كل طرف متعاقد بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي ما زالت سارية المفعول، وذلك بقصد تنفيذ الخدمات المبينة في هذه الاتفاقية شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تم إصدار هذه الشهادات أو التراخيص أو إعتبارها سارية المفعول مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير المعتمدة أو التي قد يتم اعتمادها بموجب المعاهدة. ومع ذلك يحق لكل من الطرفين المتعاقدين رفض الاعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أوالمعتبرة سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى لأغراض الطيران فوق إقليمه.

2- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في البند (1) أعلاه صادرة من سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأي شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة أو ذات صلة بطائرة تُشغل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة تسمح باختلاف عن المعايير التي اعتمدت بموجب المعاهدة وأن هذا الاختلاف تم إيداعه لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر في هذه الحالة أن تطلب إجراء مشاورات حسب ما نصت عليه المادة (16) من هذه الاتفاقية مع سلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد بهدف الوصول إلى قناعة بأن هذه

الممارسة مقبولة لديهم، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ في هذا الشأن، فإن ذلك يصلح أساساً لتطبيق المادة (5) من هذه الاتفاقية.

مادة (21)

الموائمة مع الاتفاقيات متعددة الأطراف

في حال دخول معاهدة نقل جوي أو اتفاقية متعددة الأطراف حيز النفاذ لدى كل من الطرفين المتعاقدين فإن الاتفاقية الحالية وملاحقها تعتبر معدلة بموجبها.

مادة (22)

الملاحق

تُعتبر ملاحق هذه الاتفاقية جزءاً من الاتفاقية وأي إشارة إليها تعني الإشارة إلى الملاحق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك.

مادة (23)

الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابةً، في أي وقت، وعبر القنوات الدبلوماسية، بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، على أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء إثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل إنتهاء هذه المدة، وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بتسليم الإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد انقضاء أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار.

مادة (25)
دخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد مرور ثلاثين (30) يوماً على إستلام آخر الإخطارين الذين يتم بهما تبادل البلاغات بين الطرفين المتعاقدين عبر القنوات الدبلوماسية بإتمام كل منهما المتطلبات القانونية الداخلية لهذا الغرض.

وإثباتاً لما تقدم قام المفوضان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك بموجب السلطات المخولة لهما من حكومتيهما.

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في مدينة المكسيك بتاريخ 2015/11/24 ، من وثيقتين أصليتين باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية، ولكل منها ذات الحجية. وفي حالة الاختلاف حول تفسير نصوص هذه الاتفاقية يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

عن حكومة
دولة قطر

د. خالد بن محمد العطية
وزير الخارجية

عن حكومة
الولايات المكسيكية المتحدة

خيرارو رويس اسبارسا
وزير الاتصالات والمواصلات

المنحق
جدول الطرق رقم (1)

الطرق الجوية التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب الولايات المكسيكية المتحدة:

(1)	(2)	(3)	(4)
من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
نقاط في الولايات المكسيكية المتحدة	أي نقاط	نقاط في دولة قطر	أي نقاط

- (1) يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب حكومة الولايات المكسيكية المتحدة في كل الرحلات أو في أي رحلة عدم خدمة أي من النقاط الواردة في القسم (2) والقسم (4) من الجدول أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة بالقسم (1).
- (2) لن تكون هناك قيود على السعة وعدد الرحلات و/أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب الولايات المكسيكية المتحدة في أي نوع من الخدمة (ركاب أو بضائع متفرقة أو مجتمعة). ويُسمح لكل مؤسسة نقل جوي معينة القيام بتحديد الرحلة والسعة التي تعرضها على الخدمات المتفق عليها.
- (3) يُسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة بممارسة كامل حقوق الحرية الثالثة والحرية الرابعة للحركة.
- (4) يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة ممارسة حقوق الحرية الخامسة للحركة على النقاط الوسيطة ونقاط ما وراء عند الاتفاق عليها والترخيص بها مسبقاً من قبل سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين.
- (5) على مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب الولايات المكسيكية المتحدة أن تودع لدى سلطة الطيران التابعة لدولة قطر جدول الرحلات المزمع تشغيلها بغرض المصادقة عليه قبل فترة لا تقل عن (20) يوماً قبل البدء في تشغيل الخدمات، على أن يشمل الجدول تحديد الرحلة ونوع الطائرة وفترة سريان العمل بالجدول. ويجوز طلب إجراء تعديلات بسيطة ذات طبيعة مؤقتة على الجدول قبل (48) ساعة من بدء التشغيل.
- (6) يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب الولايات المكسيكية المتحدة بحقوق تشغيل رحلات تجمع بين نقطتين أو أكثر في إقليم دولة قطر بدون حقوق نقل بينها.

جدول الطرق رقم (2)

الطرق الجوية التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب دولة قطر:

(1)	(2)	(3)	(4)
من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
نقاط في دولة قطر	أي نقاط	نقاط في الولايات المكسيكية المتحدة	أي نقاط

1) يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب حكومة دولة قطر في كل الرحلات أو في أي رحلة عدم خدمة أي من النقاط الواردة في القسم (2) والقسم (4) من الجدول أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في القسم (1).

2) لن تكون هناك قيود على السعة وعدد الرحلات و/أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب دولة قطر في أي نوع من الخدمة (ركاب أو بضائع متفرقة أو مجتمعة). ويُسمح لكل مؤسسة نقل جوي معينة القيام بتحديد الرحلة والسعة التي تعرضها على الخدمات المتفق عليها.

3) يُسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة بممارسة كامل حقوق الحرية الثالثة والحرية الرابعة للحركة.

4) يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة ممارسة حقوق الحرية الخامسة للحركة على النقاط الوسيطة ونقاط ما وراء عند الاتفاق عليها والترخيص المسبق بها من قبل سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين.

5) على مؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب دولة قطر أن تودع لدى سلطة الطيران التابعة للولايات المكسيكية المتحدة جدول الرحلات المزمع تشغيلها بغرض المصادقة عليه قبل فترة لا تقل عن (20) يوماً قبل البدء في تشغيل الخدمات، على أن يشمل الجدول تحديد الرحلة ونوع الطائرة وفترة سريان العمل بالجدول. ويجوز طلب إجراء تعديلات بسيطة ذات طبيعة مؤقتة على الجدول قبل (48) ساعة من بدء التشغيل.

6) يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من جانب دولة قطر بحقوق تشغيل رحلات تجمع بين نقطتين أو أكثر في إقليم الولايات المكسيكية المتحدة بدون حقوق نقل بينها.

المشاركة بالرمز

عند تشغيل أو عرض الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المبينة في ملحق هذه الاتفاقية، يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب كل طرف متعاقد عاملة كمؤسسات نقل جوي مشغلة أو عارضة خدماتها كمؤسسات نقل جوي مسوّقة من خلال وضع رمزها على رحلات تشغيلها مؤسسات نقل جوي أخرى الدخول في اتفاقيات مشاركة بالرمز مع:

- أ) مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر تابعة لنفس الطرف المتعاقد؛ أو
- ب) مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر تابعة للطرف المتعاقد الآخر؛ أو
- ج) مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر تابعة لدولة ثالثة،

مع مراعاة الشروط التالية:

- 1) أن تكون كافة مؤسسات النقل الجوي المشاركة في اتفاقيات المشاركة بالرمز لمؤسسات نقل جوي مشغلة أو مسوّقة حاصلة على حقوق النقل الأساسية؛
- 2) على مؤسسات النقل الجوي الالتزام بالمتطلبات التي تُطبق عادة على اتفاقيات المشاركة بالرمز والخدمات وعلى وجه الخصوص تلك المتصلة بمعلومات المسافرين والحماية إضافة إلى تلك المتصلة بسلامة العمليات الجوية؛
- 3) يجب على مؤسسات النقل الجوي التي تعرض خدماتها على أساس المشاركة بالرمز أن تضمن إبلاغ المسافرين في مكان البيع عن مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي ستشغل كل جزء من الطريق الجوي؛
- 4) على مؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الداخلة في اتفاقيات مشاركة بالرمز أن تودع لدى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر جداول خدمات المشاركة بالرمز للمصادقة عليها قبل عشرين (20) يوماً على الأقل من التاريخ المقترح لسريانها؛
- 5) على مؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب أحد الطرفين المتعاقدين والتي تعرض خدماتها على أساس المشاركة بالرمز كمؤسسات مسوّقة أن تودع تعرفات تلك الخدمات لدى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للمصادقة عليها بما لا يتعارض مع قانون المنافسة ساري المفعول، على أن لا تكون تعرفات مؤسسة النقل الجوي المسوّقة أقل من التعريفات المعتمدة لمؤسسة النقل الجوي المشغلة على الطريق الجوي.

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR

The Government of the United Mexican States and the Government of the State of Qatar (hereinafter referred to as "the Contracting Parties");

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

DESIRING to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1 Definitions

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

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7th, 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendment have become effective for or been ratified by both Contracting Parties.
2. The term "Agreement" means this Agreement, its Annex attached thereto and any protocols or similar documents amending this Agreement or its Annex.
3. The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transportation, through the Directorate General of Civil Aviation, and any other individuals or institutions authorized to assume the functions carried out by such authorities, and in the case of the Government of the State of Qatar, the Minister of Transport and any person or institution authorized to perform any function at present exercisable by the said Minister or similar officials.
4. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement.

5. The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes”, have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

6. The term “capacity” in relation to an aircraft means the payload of the aircraft available on the route or section of a route; and in relation to a specified air service means the capacity of aircraft, used on such service, multiplied by the frequency of the flights, operated by such an aircraft over a given period and route or section of route.

7. The term “agreed services” and “specified routes” have the meaning respectively of scheduled international air services and of routes specified in the Annex to this Agreement.

8. The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including commissions paid to agencies, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

9. The term “user charges” means fees or rates levied for the use of airports, navigation facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other.

10. The term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

ARTICLE 2

Applicability of Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- a) the right to fly across its territory without landing, and

- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Route Schedule annexed to this Agreement. While operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party, the right of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purposes of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in accordance with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement, is in force in respect of the service.

ARTICLE 5

Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in the nationals of such Contracting Party; or
- b) in the case of failure by that airline to comply with laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- c) in the case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Exemptions from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts including engines, supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies, and aircraft stores (including but not limited to goods as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity, from all customs duties, inspections fees and other similar charges or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, stores and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

- a) regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, aircraft stores (including but not limited to goods as food, beverages and tobacco), introduced into the territory of the other Contracting Party by or on behalf of a designated airline for use on aircraft operated in international air services, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party;
- b) spare parts including engines introduced into the territory of the other Contracting Party by or on behalf of a designated airline or taken on board an aircraft operated by that designated airline for the maintenance or repair of an aircraft operated in international air services by that designated airline, and
- c) printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

Materials referred to in sub-paragraphs a), b) and c) shall be required to be kept under customs supervision or control.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall unless security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit only shall be exempt, on the basis of reciprocity, from customs duties, inspection fees and other similar charges or taxes.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they shall be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designate airline of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airline of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting 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 airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and 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 and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. 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 made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;
- 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, and
- c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 8

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs shall be submitted for the approval of Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said Authorities.

3. Without prejudice to the application of the users' competency and protection-related regulations in force within the territory of each Contracting Party, the respective Aeronautical Authority may reject a fare submitted for approval by any designated airlines of any Contracting Party, if such tariff:

- a) is deemed to be excessively high or highly restrictive in prejudice of the consumers; or
- b) if applied, could have an anti-competitive behaviour and cause severe damages to other designate airline, or
- c) is artificially low for the benefit of a designated airline and in prejudice of another one.

4. In any of the above events, if the designated airline whose tariff is rejected, presents its disagreements in such respect, then, the Aeronautical Authority of the Contracting Party that had rejected such tariff may consult with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in order to try to reach an arrangement as to the appropriate tariff; meanwhile, such tariff shall not be marketed or applied. If no agreement is reached as to the appropriate tariff, the controversy shall be solved under the provisions contained in Article 17 of this Agreement.

5. If the Aeronautical Authority of a Contracting Party considers that an effective tariff applied by the designated airline of the other Contracting Party has anti-competitive effects and causes severe damages to designated airline of the other Contracting Party, or if the application of such tariff is prejudicial to the consumers, then, the Aeronautical Authority may ask such airline to withdraw the concerned tariff from the market; otherwise, it may ask for consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in order to reach an arrangement as to the appropriate fate. If no agreement is reached, the controversy shall be solved under the provisions contained in Article 17 of this Agreement.

6. Without prejudice to the above, each Contracting Party shall allow any designated airline by any Contracting Party to establish a lower or a more competitive tariff proposed or approved by any other airline between the territories of the Contracting Parties, upon previous approval by both Aeronautical Authorities.

7. A tariff approved according to the provisions of this Article shall remain effective until it is cancelled or until a new replacing tariff is established, except as provided for in paragraph 6 of this Article. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall carry out their best efforts to guarantee that the designated airlines of each Contracting Party apply only the tariffs approved by both Contracting Parties.

ARTICLE 9

Provision of Statistics

The Aeronautical Authority of a Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 10

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, the right of free transfer of the revenues over expenditure earned in the territory of the respective Contracting Party. Such transfer shall be effected in any usable currency at the rate of exchange in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, in accordance with the domestic laws and regulations.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of revenues over expenditure by the designated airline of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

ARTICLE 11

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in accordance with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September

1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and the provisions of multilateral agreements and protocols which will become binding on both Contracting Parties.

2. The Contracting 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 air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party.

Each Contracting 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 Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting 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, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by

facilitating communications and appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such an incident or threat thereof.

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of that Contracting Party.

ARTICLE 12

Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such areas that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 13

User Charges

Any charge that may be imposed or permitted to be imposed by a Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the aircraft of the other Contracting Party shall not be higher than those that would be paid by its national aircraft engaged in scheduled international air services.

ARTICLE 14

Applicability of National Legislation

1. The laws and regulations of a Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft of the other Contracting Party while within its territory shall be applied.

3. The appropriate authorities of a Contracting Party shall have the right without unreasonable delays, to search aircraft of the other Contracting Party on landing or departure and to inspect the certificate and other documents prescribed by the Convention.

ARTICLE 15

Commercial Activities

Each Contracting Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, employees and other responsible personnel for the administration, technical and commercial operations of their air services activities in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 16

Consultation

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties 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 the annexed Route Schedule and shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or institution; if they do not so agree, the

dispute shall, at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the tribunal.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the President and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

4. The Contracting Party shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 18 Amendments

1. This Agreement may be amended or modified by agreement between the Contracting Parties, formalized through diplomatic channels.

2. Any such amendment or modification shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the latter communication, in which the Contracting Parties notify each other through the diplomatic channels the compliance of their legal internal requirements for that purpose.

3. If the amendment or modification relates only to the provisions of the annexed Route Schedule, it shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties, and it shall into force on the date of its approval.

ARTICLE 19 Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the State where the signature of the Agreement will take place.

ARTICLE 20

Recognition of Certificates and Licenses

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

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authority of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 16 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

ARTICLE 21

Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annexes shall be deemed to be amended accordingly.

ARTICLE 22

Annex

Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to it shall include reference to the Annex except where otherwise expressly provided.

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party, through the diplomatic channels, of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting 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 Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24

Entry into Force

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the latter communication, in which the Contracting Parties notify each other, through diplomatic channels, the compliance of their legal internal requirements for that purpose.

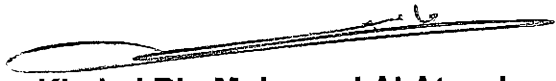
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Mexico City, on November twenty fourth, two thousand and fifteen, in duplicate, in Spanish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent 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
STATE OF QATAR**


**Khaled Bin Mohamed Al Attyah
Minister of Foreign Affairs**

ANNEX

Route Schedule 1

Routes to be operated by the designated airline of the State of Qatar:

From	Intermediate Point	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the State of Qatar	Any Points	Points in the United Mexican States	Any points

1. The designated airline of the Government of the State of Qatar may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4) above, provided that the agreed services on these routes begin at a point in column (1).

2. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the designated airline of the State of Qatar in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each designated airline is permitted to determine the frequency and capacity it offers on the agreed services.

3. The designated airline shall be allowed to exercise full 3rd and 4th freedom traffic rights.

4. The designated airline may exercise 5th freedom traffic rights in the intermediate and beyond points when agreed upon and previously authorized by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

5. The designated airline of the State of Qatar shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the United Mexican States at least twenty (20) days prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. Minor schedule changes of temporary nature may be requested forty-eight (48) hours in advance.

6. The designated airline of the State of Qatar shall be entitled to operate coterminal rights between two or more points in the territory of the United Mexican States, without traffic rights.

Route Schedule 2

Routes to be operated by the designated airline of the United Mexican States:

From	Intermediate Point	To	Points Beyond
(1)	(2)	(3)	(4)
Points in the United Mexican States	Any Points	Points in the State of Qatar	Any points

1. The designated airline of the Government of the United Mexican States may, on all or any flights, omit calling at any of the points in columns (2) and (4) above, provided that the agreed services on these routes begin at a point in column (1).
2. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the designated airline of the United Mexican States in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each designated airline is permitted to determine the frequency and capacity it offers on the agreed services.
3. The designated airline shall be allowed to exercise full 3rd and 4th freedom traffic rights.
4. The designated airline may exercise 5th freedom traffic rights in the intermediate and beyond points when agreed upon and previously authorized by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
5. The designated airline of the United Mexican States shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the State of Qatar at least twenty (20) days prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. Minor schedule changes of temporary nature may be requested forty-eight (48) hours in advance.
6. The designated airline of the United Mexican States shall be entitled to operate coterminal rights between two or more points in the territory of the State of Qatar, without traffic rights.

CODE SHARING

Upon operating or offering the agreed services on the routes as specified in the Annex to this Agreement, the designated airline of each Contracting Party acting as operating airlines or offering their services as marketing airlines, by placing their code on flights operated by other airlines, may enter into code-sharing agreements with:

- a) one or more airlines of the same Contracting Party; or
- b) one or more airlines of the other Contracting Party; or
- c) one or more airlines of a third country,

subject to the following conditions:

- i) all the airlines participating in code-sharing agreements as operating or marketing airlines shall have the underlying traffic rights;
- ii) the airlines shall comply with the requirements normally applied to code-sharing agreements and services, particularly those related to passenger information and protection, as well as those related to air operation safety;
- iii) the marketing airlines offering their services on the code-sharing basis shall guarantee that the passengers be informed at the place of sale as to which airline(s) shall operate each leg of the route;
- iv) the designated airline of one Contracting Party entering into code-sharing agreements shall submit for the approval of the Aeronautical Authority of the other Contracting Party the schedules of such code sharing services at least twenty (20) days before the proposed effective date;
- v) the designated airline of one Contracting Party offering their services on the code-sharing basis as marketing airlines shall submit tariffs for such services to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party for approval. Subject to the applicable competition law, tariffs of the marketing airline should not be lower than tariffs authorized for the operating designated airline on the route.