

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et les États-Unis mexicains relatif au transport aérien, fait à Bruxelles, le 22 février 2023

Le Gouvernement de la Région wallonne,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Article 1^{er}

L'Accord entre le Royaume de Belgique et les États-Unis mexicains relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 22 février 2023, sortira son plein et entier effet.

Article 2

Sous réserve du troisième alinéa, les modifications à l'Accord, adoptées en application de l'article XVII, paragraphes 1 et 3, de l'Accord entre le Royaume de Belgique et les États-Unis mexicains relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 22 février 2023, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement wallon notifie au Parlement tout projet de modification de l'Accord, tel que visé au premier alinéa.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Gouvernement visée à l'alinéa 2, le Parlement peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Accord au sens de l'alinéa 1^{er}, sorte son plein et entier effet.

Article 3

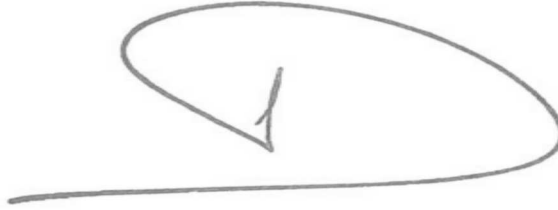
Sous réserve du troisième alinéa, les modifications à l'Annexe à l'Accord, adoptées en application de l'article XVII, paragraphe 2, l'Accord entre le Royaume de Belgique et les États-Unis mexicains relatif au transport aérien, fait à Bruxelles le 22 février 2023, sortiront leur plein et entier effet.

Le Gouvernement wallon notifie au Parlement tout projet de modification de l'Accord, tel que visé au premier alinéa.

Dans un délai de trois mois suivant la communication du Gouvernement visée à l'alinéa 2, le Parlement peut s'opposer à ce qu'une modification de l'Accord au sens de l'alinéa 1er, sorte son plein et entier effet.

Namur, le

*Le Ministre-Président et Ministre du Budget,
des Finances, de la Recherche
et du Bien-être animal,*

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized loop with a vertical stroke through it, followed by a long horizontal line extending to the left.

ADRIEN DOLIMONT

Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et les États-Unis mexicains relatif au transport aérien, fait à Bruxelles, le 22 février 2023

Exposé des motifs

A. Contexte et objet de l'Accord

Contexte et cadre normatif des accords aériens bilatéraux

Sur le plan juridique, « l'espace aérien » reste le domaine des Etats. L'article 1er de la Convention de Chicago (7 décembre 1944), clef de voûte de toute l'organisation de l'aviation civile mondiale, dispose que « *chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire* ».

Depuis lors, l'important développement du trafic aérien international a été rendu possible par la conclusion de milliers d'accords bilatéraux de par le monde, par lesquels la desserte d'un pays par les compagnies aériennes de l'autre est autorisée, sur base du principe de réciprocité et sous réserve du respect de certaines règles.

Aujourd'hui encore, ces accords aériens s'inspirent largement de cette Convention de Chicago de 1944 ainsi que, et surtout, des recommandations et normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) instaurée par cette même Convention.

Les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), dits « Ciel ouvert », ont toutefois remis en cause certaines dispositions de ces accords aériens bilatéraux (celles qui se sont révélées non compatibles avec le droit communautaire) et fait émerger la mise en place d'une politique extérieure de l'aviation de l'Union européenne.

Depuis lors, tous les accords aériens bilatéraux renégociés ou conclus par les Etats Membres doivent tenir compte de cette dimension nouvelle.

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et les Etats-Unis du Mexique

L'accord aérien bilatéral entre le Royaume de Belgique et les Etats-Unis du Mexique a été signé le 22 février 2023, fait partie de cette nouvelle lignée d'accords aériens.

Des délégations des autorités aéronautiques des Etats-Unis du Mexique et du Royaume de Belgique se sont réunies dans la ville de Mexico, les 21 et 22 janvier 2009 en vue d'examiner la situation des relations aériennes entre les deux pays et d'actualiser l'accord sur les transports aériens conclu entre le gouvernement des Etats-Unis du Mexique et du Royaume de Belgique en ce qui concerne les besoins du trafic. Les réunions se sont déroulées dans une atmosphère de courtoisie et d'amitié conforme aux relations qu'entretiennent les deux pays.

Le présent accord remplace l'accord aérien bilatéral du 26 avril 1999.

Il est aujourd'hui, en application de l'article 167 de la Constitution, présenté à l'assentiment du Parlement.

Ses dispositions, applicables aux Parties Contractantes et à leurs entreprises de transport aérien désignées, prévoient et règlent, en respect des lois et règlements des Parties contractantes (ainsi que des prescrits européens pour la Belgique), tous les aspects permettant l'exploitation de liaisons aériennes spécifiées dans le « Tableau des routes » annexé à cet accord et faisant partie intégrante de ce dernier.

Il s'agit :

- pour les parties contractantes, essentiellement des aspects : certificats de navigabilité ; brevets d'aptitudes et licences ; application des lois et règlements ; collaboration en matière de sûreté ; exigences en matière de sécurité des aéronefs ; désignation qui, pour la Belgique, exige obligatoirement la prise en compte de la notion européenne de transporteur communautaire rappelée par les arrêts du 5 novembre 2002 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) ; autorisation, révocation ou suspension d'exploitation ainsi que tous les aspects qui y sont attachés ; redevances d'usage (aéroports et installations de navigation aérienne) ; droits de douane et accises ; aspects plus formalistes tels que : la consultation, l'échange d'information, les procédures de règlement des différends, la modification et dénonciation de l'accord, l'enregistrement, l'entrée en vigueur ;
- pour, et au profit des compagnies aériennes désignées, essentiellement des aspects : octroi des droits de trafic ; assistance en escale ; capacité et approbation des programmes d'exploitation ; tarifs ; ventes et recettes ainsi que représentation des transporteurs désignés sur le territoire de l'autre Partie Contractante ; rupture de charge et accords de partage de codes.

Sur le plan économique et diplomatique, cet accord aérien contribue au développement de la présence et de l'attrait de la Belgique dans le monde. Il offre des opportunités tant aux transporteurs aériens qu'aux aéroports ou entreprises sous-traitantes.

Il est potentiellement créateur d'emplois et permet d'augmenter les possibilités pour les voyageurs de bénéficier de liaisons aériennes directes au départ de ou vers la Belgique, sans nécessairement devoir transiter par des aéroports étrangers.

Cet accord n'a pas pour effet de lier personnellement le citoyen et ne grève pas le budget de l'Etat. Il veille à tenir compte des intérêts des Régions en ne faisant aucune distinction entre les aéroports belges, quant à leur accès et possibilités de dessertes. Il laisse celui-ci au libre choix des entreprises de transport désignées.

B. Le contenu de l'Accord

L'accord se compose d'un dispositif rappelant que les contractants sont Parties à la Convention de Chicago de 1944 (relative à l'Aviation Civile internationale) et désireuses de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Cet accord est suivi de 21 articles et de deux Annexes dénommées « Tableau des Routes » et la clause de Codeshare, faisant partie intégrante de celui-ci.

L'article I définit les termes employés dans l'accord.

L'article II définit les droits accordés : le droit de survoler le territoire, le droit d'escale et de transit, le droit de prendre à bord ou de débarquer des passagers. Le droit de trafic de cinquième liberté sur tous les secteurs repris dans le tableau des routes de l'annexe au présent Accord, ne s'exercera qu'après avoir été préalablement accordé par les Autorités aéronautiques des deux Parties.

L'article III prévoit que chaque Partie Contractante (Mexique ou Belgique) peut désigner une ou plusieurs compagnies aériennes pour opérer des vols entre la Belgique et le Mexique. Cet article décrit la façon dont les parties peuvent désigner des compagnies aériennes ou retirer leur désignation. Cet article permet également aux sociétés d'un État membre de l'Union européenne d'entrer dans le champ d'application du présent accord, à condition qu'elles aient un siège opérationnel en Belgique.

L'article IV dispose que les autorités de l'aviation de chaque partie contractante (Belgique ou Mexique) ont le droit de refuser de retirer les autorisations visées à l'article 3, de suspendre celles-ci ou d'y attacher des conditions temporaires ou permanentes. Le présent article ne peut être appliqué qu'après consultation entre les deux parties.

L'article V fixe de manière classique les conditions d'application et d'exonération des droits de douane et des accises et concerne les droits de douane et exonérations réciproques entre les Parties Contractantes. Ces exemptions s'appliquent à tous les équipements, fournitures et matières premières nécessaires à l'exploitation des aéronefs. Les passagers, bagages, courrier et marchandises en transit direct entre les deux pays sont également soumis à des contrôles simplifiés uniquement, à condition que des contrôles stricts soient effectués comme mesure de sécurité contre les actes de violence, le trafic de drogue ou la piraterie aérienne.

L'article VI prévoit que les redevances d'utilisation (taxes aéroportuaires) imposées aux compagnies aériennes désignées d'une partie sur le territoire de l'autre partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques ne peuvent excéder celles qui sont facturées aux compagnies aériennes nationales désignées de la première Partie contractante citée.

L'article VII établit le cadre des tarifs facturés aux compagnies aériennes dans chaque État membre, en tenant compte de leur caractère raisonnable et de tous les facteurs pertinents tels que les coûts d'exploitation, les besoins des utilisateurs, les bénéfices raisonnables et les caractéristiques du vol telles que la vitesse et le confort. Ces tarifs doivent être approuvés par les autorités compétentes en matière d'aviation. L'article 7 énonce également les procédures administratives pour l'entrée en vigueur de ces taux et le règlement des éventuels litiges (voir article 18).

L'article VIII traite des possibilités commerciales et engage chaque Partie à faciliter les procédures administratives temporaires pour les opérateurs commerciaux, techniques, administratifs et opérationnels aux fins de la conclusion de contrats. Ces facilités concernent notamment la délivrance de visas et de documents de voyage. Cet article se réfère également à la possibilité de transférer le bénéfice d'exploitation aux États respectifs des compagnies aériennes, sans préjudice des obligations fiscales applicables dans chacun des États.

L'article IX prévoit que les lois et règlements de chaque État sont pleinement applicables aux relations commerciales facilitées par le présent accord, en ce qui concerne l'aviation et la présence des aéronefs sur le territoire de l'autre État signataire. Cela s'applique également aux procédures d'immigration, au séjour sur le territoire, aux mouvements de passagers, des membres d'équipage, des bagages, du courrier et des marchandises, ainsi qu'aux procédures administratives connexes.

L'article X assure la reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des permis délivrés ou validés conformément aux lois et règlements de l'une des Parties Contractantes. Cet article fixe également les normes de sécurité relatives aux équipages, à l'aéronef et à son exploitation ainsi que la manière dont une Partie peut procéder à l'inspection au sol d'un aéronef de l'autre Partie sur son territoire. Chaque partie se réserve le droit de suspendre ou de

modifier la licence d'exploitation d'une compagnie aérienne de l'autre partie si la première partie conclut qu'une action immédiate est nécessaire pour assurer la sécurité des opérations aériennes.

L'article XI fait référence à l'article 33 de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale dans le domaine de la sécurité aérienne. Elle précise les délais et procédures dans lesquels les États membres peuvent effectuer des inspections techniques et, le cas échéant, interdire le mouvement d'un aéronef à la lumière de décisions motivées. Ces décisions cessent d'exister immédiatement après la correction des lacunes identifiées.

L'article XII fait référence aux obligations mutuelles de prévention des actes couverts par une série de conventions internationales ratifiées à la fois par la Belgique et le Mexique dans le domaine des interventions illégales sur les aéronefs et contre toute menace à la sécurité de l'aviation civile. Cela comprend les aéronefs, les passagers, les équipages, les aéroports et les installations de navigation aérienne. Les Parties s'engagent à faire en sorte que leurs sociétés et leur personnel nationaux agissent à la lumière de ces obligations. Les parties s'aident également à satisfaire aux exigences du présent article. L'article prévoit également des mesures lorsque l'une des Parties a une suspicion raisonnable que l'autre ne remplit pas ses obligations.

L'article XIII prévoit le régime fiscal en vigueur entre les parties pour éviter la double imposition et renvoie en ce sens à l'article 8 du traité entre le Mexique et la Belgique, qui vise à prévenir la double imposition et à prévenir la fraude fiscale, signé à Mexico le 24 novembre 1992. C'est cet arrangement qui s'appliquera en cas de litige et non l'article 17 du présent Accord, intitulé "*Règlement des différends*".

L'article XIV prévoit un traitement égal des compagnies aériennes des deux pays afin d'assurer le trafic nécessaire entre les deux pays. Les fréquences et les horaires des services aériens convenus sont communiqués aux autorités aéronautiques de l'autre partie au moins vingt (20) jours avant le début de ces opérations, selon le cas, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre partie ne s'accordent sur une période plus courte. Des mesures correctives visant à remédier aux infractions visées au présent article peuvent être imposées conformément à l'article 16.

L'article XV prévoit la publication obligatoire des statistiques sur le trafic entre les deux États, telles qu'elles sont établies par les compagnies aériennes concernées.

L'article XVI prévoit que les autorités aériennes belges et mexicaines se consultent pour assurer une bonne coopération et l'application de l'accord. Ces consultations ont lieu immédiatement à la demande de l'une ou l'autre des parties dans un délai de 60 jours, sauf accord contraire des parties.

L'article XVII prévoit que la Belgique et le Mexique peuvent modifier le contenu du présent accord conformément à une procédure similaire à celle de l'article 16 et conformément aux dispositions juridiques, réglementaires et internationales ci-dessus.

L'article XVIII concerne le règlement des différends entre les deux pays concernant l'application du présent accord. Les parties devraient d'abord s'efforcer de régler leurs différends par le biais des consultations visées à l'article 16, avant d'envisager de soumettre le différend à un tribunal arbitral composé de trois arbitres. L'article décrit la procédure de nomination des arbitres, tandis que cette demande d'arbitrage est envoyée par les voies diplomatiques et les États membres s'engagent à respecter la décision prise par le tribunal susmentionné.

L'article XIX prévoit que le présent accord et ses modifications doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ICAO), alors que **l'article XX** prévoit la tenue de consultations pour examiner une modification à l'accord dans le cas où l'adhésion à un traité international affecterait le contenu de l'accord.

L'article XXI fixe les délais d'entrée en vigueur, à savoir 30 jours après la date de réception de la dernière communication par laquelle les deux parties se sont notifiées mutuellement par échange de

notes diplomatiques, l'accomplissement des formalités requises à cet effet par leur législation nationale.

L'accord est conclu pour une durée indéterminée, à moins que les parties n'en conviennent expressément autrement par écrit et qu'elles ne soient notifiées à l'OACI. L'entrée en vigueur du présent accord abrogera immédiatement les dispositions de l'accord précédent signé entre la Belgique et le Mexique le 26 avril 1999.

Cet accord contient deux annexes.

L'annexe I contient les liaisons aériennes pouvant être exploitées à des fins commerciales entre la Belgique et le Mexique. Les points intermédiaires et les points hors des routes desservies par des compagnies aériennes désignées avec des droits de trafic de cinquième liberté doivent être attribués par les autorités aéronautiques des deux parties.

Les compagnies aériennes désignées par les deux États peuvent exploiter jusqu'à 14 fréquences hebdomadaires pour les vols mixtes passagers, postaux et de fret et 14 fréquences hebdomadaires pour les vols de fret uniquement.

L'annexe I prévoit également des clauses de partage de code (partage de code) dans un ensemble de six conditions énumérées à la section III, y compris une interdiction du partage de code pour les vols de cinquième liberté (seulement en troisième / quatrième liberté).

L'annexe II prévoit que les articles 3 et 4 s'appliquent également aux entreprises de Norvège, du Liechtenstein, d'Islande et de Suisse.

C. Nature de la convention sur le plan interne

Lors de sa réunion du 15 février 2017, la Conférence interministérielle de Politique étrangère (CIPE) a accepté qu'un certain nombre d'accords aériens bilatéraux paraphés au nom du Royaume de Belgique soient uniquement signés par l'autorité fédérale à condition que ces accords, après signature, soient considérés comme des traités mixtes. Le groupe de travail traités mixtes (GTTM), organe consultatif de la CIPE, prenait acte le 16 février 2017 de la décision de la CIPE de considérer les présents accords comme des traités mixtes. Tant l'autorité fédérale que les régions sont respectivement considérées comme étant compétentes.

D. Commentaires des articles du décret d'assentiment

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Article 2

Cet article concerne les modifications à l'Accord prévues à l'article XVII, §1

Article 3

Cet article concerne les modifications à l'Annexe à l'Accord prévues à l'article XVII, §2

ACCORD
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LES ETATS-UNIS MEXICAINS
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN

**ACCORD
ENTRE
LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET
LES ETATS-UNIS MEXICAINS
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

LE ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LES ÉTATS-UNIS MEXICAINS,

CI-APRES DENOMMES "LES PARTIES",

SOUCIEUX de contribuer au développement d'un système de transport aérien international offrant aux compagnies aériennes des deux Parties, dans l'exercice de leur activité, des opportunités justes et équitables, leur permettant de se faire concurrence sur le marché conformément à la législation nationale de chaque Partie;

RECONNAISSANT l'importance de promouvoir le développement du transport aérien international;

DESIREUX de garantir la sécurité du transport aérien international et de manifester sa préoccupation face aux actes et aux menaces dirigés contre la sécurité des aéronefs qui compromettent la sécurité des personnes ou des biens;

ETANT PARTIES à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIVIT:

ARTICLE I

DEFINITIONS

Pour l'interprétation et l'application du présent Accord et de son tableau des routes, les termes énoncés ci-dessous auront la signification suivante:

- a) "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et tout amendement à la Convention ratifié par les deux Parties;
- b) "Accord" signifie le présent Accord, y compris ses annexes et tout amendement à la Convention ou de ses annexes;
- c) "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas des États-Unis mexicains, le Secrétariat aux Infrastructures, aux Communications et aux Transports au travers de l'Agence Fédérale de l'Aviation Civile et dans le cas du Royaume de Belgique, le Service public fédéral Mobilité et Transports ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée légalement à assumer les fonctions qu'exercent lesdites autorités liées au présent accord;
- d) "entreprise aérienne désignée" fait référence à une entreprise de transport aérien qui a été désignée par une des Parties conformément à l'Article III du présent Accord;
- e) "territoire" d'un État signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État;
- f) "service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;
- g) "service aérien international" signifie le service aérien régulier qui passe par l'espace aérien situé sur le territoire de plus d'un État;
- h) "escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier;
- i) "routes spécifiées" signifie les routes établies ou à établir dans l'Annexe du présent Accord;
- j) "services convenus" signifie les services aériens internationaux qui, conformément aux dispositions du présent Accord, peuvent être exploités sur les routes spécifiées;
- k) "tarif" signifie le prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et commissions relatifs aux services d'agences ou autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et des conditions de transport du courrier;
- l) "capacité" signifie dans le cas d'un aéronef, la disponibilité en sièges et/ou fret de cet aéronef et dans le cas de services convenus, la capacité de l'aéronef ou des aéronefs utilisés pour de tels services, multipliée par le nombre de fréquences opérées par ces aéronefs au cours de chaque saison sur une route ou un segment de route;

- m) "fréquence" signifie le nombre de vols aller-retour qu'une entreprise aérienne désignée effectue sur une route spécifiée au cours d'une période déterminée ;
- n) "service aérien mixte" signifie le service aérien régulier assurant le transport de passagers, de courrier et de marchandises à bord du même aéronef;
- o) "service aérien exclusif de fret" signifie le service aérien régulier qui ne transporte que des marchandises; et
- p) "ressortissants" dans le cas du Royaume de Belgique s'entend comme se référant aux ressortissants des États membres de l'Union européenne.

ARTICLE II

DROITS ACCORDES

1. Chaque Partie accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à l'annexe au présent Accord.

2. Les entreprises aériennes qui ont été désignées par les Parties jouissent durant l'exploitation des services convenus sur une route spécifiée, des droits suivants:

- a) droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie;
- b) droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
- c) le droit de faire des escales aux points spécifiés dans le Tableau des routes de l'annexe au présent Accord aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises et/ou exclusivement du fret en trafic international en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie ou, conformément au paragraphe 3 du présent article, en provenance ou à destination d'un autre État.

3. Le droit de trafic de cinquième liberté sur tous les secteurs repris dans le tableau des routes de l'annexe au présent Accord, ne s'exercera qu'après avoir été préalablement accordé par les Autorités aéronautiques des deux Parties.

4. Les droits visés aux points a) et b) du paragraphe 2 du présent Article seront garantis aux compagnies aériennes non désignées de chaque Partie.

5. Rien dans le contenu du présent Accord ne sera censé conférer aux entreprises aériennes désignées d'une des Parties le droit d'embarquer contre paiement ou rémunération sur le territoire de l'autre Partie des passagers ou des marchandises, y compris du courrier à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie.

ARTICLE III

DESIGNATION DES ENTREPRISES

1. Chaque Partie a le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises aériennes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de remplacer une entreprise aérienne précédemment désignée par une autre. Une telle désignation spécifiera la portée de l'autorisation octroyée à chaque entreprise aérienne désignée pour l'exploitation des services convenus.

2. Dès réception de cette désignation et de la demande préalable de l'entreprise aérienne désignée qui aura été formulée dans les formes requises, l'autre Partie accordera sans délai les autorisations et permis correspondants, conformément aux dispositions des paragraphes 3) et 4) du présent Article.

3. Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties pourront exiger que les entreprises aériennes de l'autre Partie démontrent qu'elles sont en mesure de satisfaire aux obligations prescrites par les lois et règlements, normalement et raisonnablement appliqués par lesdites Autorités aéronautiques pour l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions du présent Accord.

4. Les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article seront accordées à condition:

4.1. dans le cas d'une entreprise aérienne désignée par le Royaume de Belgique :

- 4.1.1. qu'elle soit établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant l'Union européenne et qu'elle possède une licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire européen, et
- 4.1.2. que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise aérienne désignée soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son Certificat de Transporteur aérien, et que les Autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation, et
- 4.1.3. qu'elle soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, et soit effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou leurs ressortissants, et/ou par des États visés à l'Annexe II ou des ressortissants de ces autres États.

4.2. dans le cas d'une entreprise aérienne désignée par les États-Unis mexicains ;

- 4.2.1. qu'elle soit établie sur le territoire des États-Unis mexicains et autorisée conformément à la législation applicable aux États-Unis mexicains, et
- 4.2.2. qu'il existe un contrôle réglementaire effectif et continu de la dite entreprise aérienne désignée par les États-Unis mexicains, et
- 4.2.3. qu'elle soit détenue et soit effectivement contrôlée, soit directement, soit par participation majoritaire, par les États-Unis mexicains ou ses ressortissants.

5. Toute entreprise aérienne ainsi désignée et autorisée, peut à tout moment, commencer à exploiter les services convenus, conformément aux dispositions du présent Accord.

ARTICLE IV

REVOCATIONS

1 Chacune des Parties se réserve le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise aérienne désignée par l'autre Partie, de suspendre l'exercice par ladite entreprise des droits visés à l'Article II du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires pour l'exercice desdits droits:

1.1 dans le cas d'une entreprise aérienne désignée par le Royaume de Belgique:

- 1.1.1 lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire du Royaume de Belgique en vertu du Traité instituant l'Union européenne ou ne possède pas de licence d'exploitation valable conformément au droit communautaire, ou
- 1.1.2 lorsque le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise aérienne désignée n'est pas exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que les Autorités aéronautiques compétentes ne sont pas clairement identifiées dans la désignation, ou
- 1.1.3 lorsque l'entreprise aérienne désignée n'est pas détenue ni effectivement contrôlée, directement ou par participation majoritaire, par des États membres de l'Union européenne ou leurs ressortissants et/ou par des États visés à l'Annexe II et/ou des ressortissants de ces autres États

Dans l'exercice des droits accordés en vertu du présent paragraphe, les États-Unis mexicains n'exercent aucune discrimination sur la base de la nationalité entre les entreprises aériennes désignées de l'Union européenne.

1.2 dans le cas d'une entreprise aérienne désignée par les États-Unis mexicains:

- 1.2.1 lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire des États-Unis mexicains ou n'est pas autorisée conformément à la législation applicable aux États-Unis mexicains, ou
 - 1.2.2 lorsqu'il n'existe pas de contrôle réglementaire effectif et continu de ladite entreprise aérienne désignée par les États-Unis mexicains, ou
 - 1.2.3 lorsque l'entreprise aérienne désignée n'est pas détenue ni effectivement contrôlée, directement ou par participation majoritaire par les États-Unis mexicains ou ses ressortissants.
- 1.3 lorsque ladite entreprise aérienne désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie qui accorde ces droits, ou

1.4 lorsque ladite entreprise aérienne désignée cesse d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord, ou

1.5 lorsque l'autre Partie ne maintient pas ou n'applique pas les normes relatives à la sécurité prévues aux Articles XI et XII du présent Accord.

2 Sans préjudice des dispositions des Articles XI et XII, et à moins que la révocation, la suspension ou l'assujettissement immédiat aux conditions visées au paragraphe 1 du présent Article ne soient essentiels pour empêcher de nouvelles violations des lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après avoir consulté l'autre Partie.

ARTICLE V

DROITS DE DOUANE ET EXONERATIONS

1. Chaque Partie exonérera les entreprises aériennes désignées de l'autre Partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation nationale, de tous les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services prestés à l'arrivée de l'aéronef utilisé pour l'exploitation des services convenus, ainsi que l'équipement normal, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) à bord dudit aéronef et les autres produits destinés à être utilisés ou utilisés exclusivement dans le cadre de l'exploitation et de l'entretien de l'aéronef des entreprises aériennes désignées de l'autre Partie exploitant les services convenus, de même que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant l'insigne de l'entreprise aérienne et le matériel publicitaire distribué gratuitement par lesdites entreprises aériennes désignées.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent à l'équipement et aux produits visés au paragraphe 1, indépendamment qu'ils soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie ayant accordé l'exonération, à condition que ces produits ne soient pas aliénés sur le territoire de ladite Partie et qu'ils soient :

- a) introduits sur le territoire de l'une des Parties par ou pour le compte des entreprises aériennes désignées de l'autre Partie ;
- b) conservés à bord de l'aéronef des entreprises aériennes désignées de l'une des Parties à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ dudit territoire ; ou
- c) embarqués à bord de l'aéronef des entreprises aériennes désignées de l'une des Parties et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal, ainsi que tous les approvisionnements et fournitures conservés à bord de l'aéronef des entreprises aériennes désignées de l'une des Parties, ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de cette Partie. Dans ce cas, ils devront rester sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière, conformément à la législation et à la réglementation douanière en vigueur de cette Partie.

4. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une des Parties, et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté contre des actes de violence, le trafic de drogue et la piraterie aérienne. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct seront exonérés, sur une base

de réciprocité et conformément à la législation de l'autre Partie, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes similaires.

5. Les exonérations prévues au présent article seront également accordées si les entreprises aériennes désignées d'une Partie ont conclu des accords avec une autre entreprise aérienne en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie de l'équipement et des produits visés au paragraphe 1 du présent article, à condition que l'autre entreprise aérienne bénéficie des mêmes exonérations que l'autre Partie.

ARTICLE VI

TAXES AEROPORTUAIRES

Les taxes, ou autres redevances à acquitter pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations, services techniques et autres, ainsi que toute autre redevance pour l'utilisation des installations de navigation aérienne, de communication et de services, sont imposées conformément aux barèmes établis selon la législation nationale de chaque Partie sur son territoire, à condition que lesdites taxes ou redevances ne soient pas supérieures à celles qui sont imposées pour l'utilisation desdits aéroports et services, à ses propres aéronefs nationaux destinés à des services internationaux de nature similaire, conformément à l'article 15 de la Convention.

ARTICLE VII

TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties appliquent au transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les éléments d'évaluation pertinents, notamment les coûts d'exploitation, les besoins des usagers, un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service, telles la vitesse et le confort.

2. Les tarifs sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties aux moins quinze (15) jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, lesdites Autorités aéronautiques peuvent convenir d'un délai plus court.

3. Pour l'entrée en vigueur d'un tarif, l'accord préalable des deux Parties est nécessaire, conformément aux procédures administratives particulières de chacune d'elles. Si le tarif n'est pas approuvé, les Autorités aéronautiques de la Partie qui marque son désaccord en informe l'entreprise aérienne qui l'a proposé, ainsi que les Autorités aéronautiques de l'autre Partie normalement dans un délai de quinze (15) jours à partir de la notification du désaccord, ou pour les cas spéciaux, dans un délai plus court à partir de la date à laquelle le tarif a été proposé, en exposant les motifs du désaccord.

4. Les Autorités aéronautiques qui ont reçu la notification visée au paragraphe précédent peuvent demander des consultations aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie afin de tenter de fixer le tarif d'un commun accord. Ces consultations doivent être tenues dans un délai de trente (30) jours à partir de la demande.

5. Si les Autorités aéronautiques ne parviennent pas à se mettre d'accord sur le tarif à appliquer conformément au paragraphe 4 ci-dessus, le différend est réglé conformément aux dispositions prévues à l'Article XVIII du présent Accord.

6. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif.

7. Les tarifs à appliquer par une entreprise aérienne désignée et/ou autorisée d'une Partie en vertu d'accords de partage de codes avec d'autres entreprises aériennes sur une route déterminée doivent être soumis pour approbation par l'entreprise aérienne désignée et/ou autorisée conformément aux paragraphes précédents. Ils ne pourront en aucun cas, pour toute entreprise aérienne désignée sur cette route, être inférieurs aux tarifs approuvés pour des liaisons directes.

8. Pour les services envisagés dans le présent Accord, chacune des Parties permet aux entreprises aériennes désignées et/ou autorisées de l'autre Partie d'offrir des tarifs semblables à ceux qu'applique toute entreprise aérienne pour un service comparable réalisé entre les mêmes points. Les Parties n'accepteront des tarifs excessifs de la part des entreprises aériennes désignées et/ou autorisées.

9. Les tarifs appliqués par les entreprises aériennes désignées pour les services aériens réalisés entièrement à l'intérieur de l'Union européenne restent soumis au droit communautaire.

ARTICLE VIII

OPPORTUNITES COMMERCIALES

1. Pour l'exploitation des services convenus, les entreprises aériennes désignées de chaque Partie se verront accorder des facilités pour l'entrée temporaire et le séjour de ses représentants et du personnel commercial, technique et de gestion opérationnelle ainsi que du personnel travaillant en leurs bureaux. Les facilités accordées par chaque Partie restent soumises aux lois et règlements de chaque Partie, avec obligation pour chacune d'elles de traiter rapidement et sans délai les demandes d'entrée et de séjour, d'accorder les visas et les documents nécessaires sollicités par les entreprises aériennes désignées de chaque Partie; le personnel de chaque entreprise aérienne désignée restant soumis aux lois et règlements de chaque Partie, dans la mesure où il ne peut exercer d'autres activités que celles autorisées, sauf accord préalable conformément à la législation en matière d'immigration de chaque Partie.

2. Au choix des entreprises aériennes désignées de chaque Partie, ces besoins en personnel pourront être satisfaits soit par leur propre personnel ou en faisant appel aux services de toute autre organisation ou entreprise aérienne désignée opérant sur le territoire de l'autre Partie, pour autant qu'elle soit autorisée à fournir lesdits services sur le territoire de ladite Partie.

3. Chaque entreprise aérienne désignée aura le droit d'assurer ses propres services d'assistance en escale sur le territoire de l'autre Partie ou de sous-traiter ces services, en totalité ou en partie, selon son choix, à l'un des prestataires autorisés à fournir de tels services. Lorsque ou tant que les règlements applicables à la prestation de services d'assistance d'une des Parties excluent ou limitent le droit de sous-traiter ces services ou l'auto-assistance, toutes les entreprises aériennes désignées seront

traitées sur une base non discriminatoire, pour ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

4. Conformément aux principes de réciprocité et de non-discrimination vis-à-vis de toute autre entreprise aérienne exploitant des services internationaux, les entreprises aériennes désignées des Parties ont le droit de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties, directement ou par l'intermédiaire d'agents, dans la monnaie au cours légal sur le territoire des deux Parties ou dans d'autres monnaies librement convertibles, en respectant la législation nationale en vigueur dans chacune des deux Parties.

5. Sous réserve de disponibilité de devises et dans le respect de la législation nationale en vigueur, les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties auront la liberté de transférer du territoire de vente vers leur territoire national, les excédents des recettes sur les dépenses obtenus sur le territoire de vente, dans toute devise librement convertible et conformément au taux de change en vigueur sur le marché à la date du transfert. Dans ce transfert net seront comprises les recettes de ventes effectuées directement ou par l'intermédiaire d'un agent, des services de transport aérien et des services auxiliaires et supplémentaires, ainsi que le taux d'intérêt commercial normal obtenu de dites recettes mises en dépôt dans l'attente de leur transfert.

6. Les transferts en question se feront sans préjudice des obligations fiscales en vigueur sur le territoire de chacune des Parties.

ARTICLE IX

LOIS ET REGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chaque Partie qui régissent sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie du pays des aéronefs destinés à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation de ces aéronefs durant leur séjour dans les limites de son territoire, s'appliquent aux aéronefs des entreprises aériennes désignées par l'autre Partie.

2. Les lois et règlements qui régissent sur le territoire de chaque partie, l'entrée, le séjour et la sortie de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de courrier et de marchandises, ainsi que les démarches relatives aux formalités d'entrée et de sortie du pays, à l'immigration, à la sûreté de l'aviation, aux passeports, à la douane et les formalités sanitaires, s'appliquent également sur ledit territoire aux passagers, aux membres d'équipage, aux bagages, au courrier et aux marchandises des entreprises aériennes désignées par l'autre Partie.

ARTICLE X

CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties et non périmés, seront reconnus comme valables par l'autre Partie pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord, pour autant que les conditions qui ont régi leur délivrance ou leur validation sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître aux fins du survol de son propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

ARTICLE XI

SECURITE DES OPERATIONS AERIENNES

1. Chaque Partie peut, en tout temps, demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Ces consultations auront lieu dans un délai de trente jours (30) à compter de la date de la demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, une des Parties considère que l'autre ne requiert pas ou n'applique pas effectivement dans l'un de ces domaines, les normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention, elle notifiera à l'autre Partie ses conclusions et les mesures qui sont estimées nécessaires pour répondre à ces normes minimales, et cette autre Partie prendra les mesures correctives appropriées. Dans le cas où l'autre Partie n'adopte pas les mesures appropriées dans un délai de quinze (15) jours ou, dans un délai plus long s'il en a été convenu ainsi, cela justifiera l'application de l'article IV du présent Accord.

3. Sans préjudice des obligations établies à l'Article 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par la ou les entreprises aériennes désignées d'une des Parties pour effectuer des services à partir ou à destination du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'un examen, appelé dans le présent Article "inspection au sol", à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable. L'inspection au sol est réalisée par les Autorités compétentes ou les représentants autorisés de cette autre Partie à bord et à l'extérieur de l'aéronef, aux fins de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements.

4. Si une inspection, ou une série d'inspections au sol, donne lieu à:

- a) des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou son exploitation ne satisfait pas aux normes minimales établies en application de la Convention, ou
- b) des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effective des normes de sécurité établies conformément à la Convention,

la Partie qui effectue l'inspection sera, en application de l'Article 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

5. En cas de refus d'accès à un aéronef exploité par la ou les entreprises aériennes désignées par une des Parties aux fins de son inspection au sol conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie peut en déduire qu'il existe des motifs sérieux du type de ceux mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et en tirer les conclusions mentionnées au même paragraphe.

6. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation accordée à une ou plusieurs entreprises aériennes désignées si, à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol, de consultations ou de toute autre forme de dialogue, elle conclut à la nécessité d'agir immédiatement pour assurer la sécurité d'exploitation d'une ou plusieurs entreprises aériennes désignées.

7. Toute mesure prise par une Partie conformément aux paragraphes 2 ou 6 ci-dessus est levée dès que les faits qui ont motivé cette mesure auront cessé d'exister.

8. Dans le cas où le Royaume de Belgique a désigné une entreprise aérienne dont le contrôle réglementaire est exercé et assuré par un autre État membre de l'Union européenne, les droits reconnus à l'autre Partie dans le présent Article s'appliquent de manière égale en ce qui concerne l'adoption, la mise en œuvre ou le maintien des normes de sécurité par cet État membre de l'Union européenne et l'autorisation d'exploitation de cette entreprise aérienne désignée.

ARTICLE XII

SECURITE

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

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties agissent, dans leurs relations mutuelles, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire ou, dans le cas du Royaume de Belgique, des exploitants d'aéronefs qui sont établis sur son territoire en vertu du Traité instituant l'Union européenne et ayant une licence d'exploitation conformément au droit communautaire européen, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie convient qu'elle peut exiger de ces exploitants d'aéronefs qu'ils observent les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe précédent prises par l'autre Partie en ce qui concerne l'entrée, le séjour sur le territoire de cette Partie ou la sortie de ce territoire. Pour la sortie du territoire des États-Unis mexicains ou pendant le séjour sur ce territoire, les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément à la législation mexicaine en vigueur. Pour la sortie du territoire du Royaume de Belgique ou pendant le séjour sur ce territoire, les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformément au droit communautaire. Chaque Partie veille à ce que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les effets personnels, les bagages, le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie visant à adopter des mesures spéciales de sécurité raisonnables afin de faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, des passagers, des équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement, et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace.

6. Si une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie n'a pas respecté les normes de sécurité aérienne du présent Article, la première Partie peut demander à l'autre Partie des consultations immédiates.

7. Sans préjudice des dispositions de l'Article IV du présent Accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette demande constitue un motif pour suspendre, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions les autorisations d'exploitation accordées aux entreprises aériennes des deux Parties.

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

9. Toute mesure prise en application des dispositions des paragraphes 7 et 8 ci-dessus est suspendue dès que l'autre partie satisfait aux dispositions du présent Article.

ARTICLE XIII

REGIME FISCAL

Le régime fiscal applicable aux entreprises aériennes désignées des Parties est régi par les dispositions de l'Article 8 de la Convention entre les États-Unis mexicains et le Royaume de Belgique tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, signée à Mexico le 24 novembre 1992. En dépit des dispositions de l'article XVIII « Règlement des différends » du présent Accord, tout différend en matière fiscale ne sera résolu que conformément aux dispositions de la Convention susmentionnée tendant à éviter les doubles impositions.

ARTICLE XIV

CAPACITE

1. Les entreprises aériennes désignées des deux Parties bénéficieront de possibilités justes et égales dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le présent Accord.
2. Les services exploités par les entreprises aériennes désignées sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord, auront pour objectif principal d'offrir une capacité en adéquation avec les besoins de trafic entre les deux pays.
3. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises aériennes désignées de chaque Partie ont le droit de déterminer la fréquence de ces services, la capacité à offrir et leur exploitation ainsi que le type d'aéronef à utiliser. Sans préjudice de ce qui précède, les fréquences et la capacité à offrir par les entreprises aériennes désignées de chaque Partie sont établies de commun accord avec les Autorités aéronautiques respectives en ce qui concerne les services aériens vers des points situés dans des pays tiers, avec des droits de trafic de cinquième liberté. Les droits de trafic de cinquième liberté ont un caractère complémentaire aux droits de trafic des troisième et quatrième libertés.
4. Les fréquences et horaires des opérations de services aériens convenus sont notifiés, le cas échéant, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie au moins vingt (20) jours avant le début de ces opérations, sauf si les Autorités aéronautiques de l'autre Partie accordent un délai plus court.
5. Si l'une des Parties considère que les services assurés par une ou plusieurs entreprises aériennes de l'autre Partie, ne sont pas conformes aux normes et aux principes énoncés au présent Article, elle peut demander que des consultations aient lieu conformément à l'Article XVI du présent Accord, afin d'examiner les services en question pour déterminer d'un commun accord les mesures correctrices qu'elles estiment appropriées.

ARTICLE XV

STATISTIQUES

Les Autorités aéronautiques de chacune des Parties doivent fournir aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie, à leur demande, les informations et les statistiques relatives à la capacité transportée par les entreprises désignées de la première Partie dans le cadre des services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, telles que ces informations et ces statistiques ont été élaborées et soumises par les entreprises aériennes désignées à leurs Autorités aéronautiques nationales en vue de leur publication.

ARTICLE XVI

CONSULTATIONS

1. Les Autorités aéronautiques des deux Parties se consultent, dans un esprit d'étroite collaboration, afin d'assurer l'application et la mise en œuvre des dispositions du présent Accord.

2. L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander des consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation ou l'amendement du présent Accord ou son respect. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu une demande écrite, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

ARTICLE XVII

MODIFICATIONS

1. Si l'une des Parties juge souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les Autorités aéronautiques et commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

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

3. Si les Parties conviennent de modifier le présent Accord, les modifications doivent être formalisées par un échange de notes diplomatiques et entrer en vigueur par un échange de notes diplomatiques supplémentaire dans lequel les deux Parties se communiquent qu'elles ont satisfait aux prescriptions requises par leur législation nationale.

ARTICLE XVIII

REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. En cas de différend entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord, les Parties s'efforcent, en premier lieu, de le régler au travers de consultations.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend peut être soumis, à la demande d'une des Parties, à un Tribunal arbitral composé de trois arbitres ; chaque Partie nommant un arbitre et le troisième étant désigné par les deux arbitres ainsi nommés. Chacune des Parties nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie, par la voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Le troisième arbitre sera désigné dans un délai de soixante (60) jours à compter de la désignation du deuxième arbitre. Il sera toujours un ressortissant d'un État tiers, agira en qualité de président du Tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage. Si l'une des Parties ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, le Président du Conseil l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre Partie à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et agira en qualité de président du tribunal.

3. Les Parties s'engagent à se conformer à toute sentence rendue conformément au paragraphe 2 du présent Article. Le Tribunal arbitral rendra une décision sur le partage des frais d'arbitrage résultant de cette procédure.

ARTICLE XIX

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE XX

ACCORDS MULTILATERAUX

Si après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties adhèrent à une convention multilatérale se rapportant à des matières traitées dans le présent Accord, les Parties tiendront des consultations pour déterminer s'il est opportun de réviser le présent Accord afin de l'adapter à la convention multilatérale concernée.

ARTICLE XXI

DISPOSITIONS FINALES

1. Le présent Accord entre en vigueur trente (30) jours après la date de la réception de la dernière communication par laquelle les deux Parties se sont notifiées, par échange de notes diplomatiques, l'accomplissement des formalités requises à cet effet par leur législation nationale.

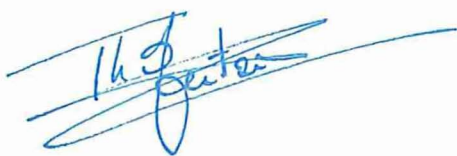
2. Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée, à moins qu'une des Parties ne manifeste sa volonté de le dénoncer par notification écrite adressée par la voie diplomatique au moins douze (12) mois à l'avance. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de cette notification par l'autre Partie, elle sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, les dispositions de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement des États-Unis mexicains relatif au transport aérien, signé à Mexico le 26 avril 1999, seront abrogées, ainsi que tout autre document découlant de cet accord.

FAIT à Bruxelles, Belgique, le 22 février 2023, en deux exemplaires originaux, en langues espagnole, française et néerlandaise, les trois versions faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, la version espagnole prévaudra.

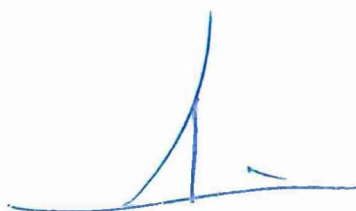
POUR LE ROYAUME DE BELGIQUE :

POUR LES ETATS-UNIS MEXICAINS :



Theodora Gentzis

**Présidente a.i. du Comité de direction du
Service public fédéral Affaires étrangères,
Commerce extérieur et
Coopération au développement**



Rogelio Granguillhome Morfin

**Ambassadeur des États-Unis mexicains au
Royaume de Belgique**

ANNEXE I

A L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AERIEN ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LES ETATS-UNIS MEXICAINS

SECTION I

TABLEAU DES ROUTES

1. Route pouvant être exploitée dans les deux sens par les entreprises aériennes désignées par les États-Unis mexicains.

Points aux États-Unis mexicains - points intermédiaires - points dans le Royaume de Belgique ("coterminaux") - points au-delà.

2. Route pouvant être exploitée dans les deux sens par les entreprises aériennes désignées par le Royaume de Belgique.

Points dans le Royaume de Belgique - points intermédiaires - points aux États-Unis mexicains ("coterminaux") - points au-delà.

NOTES GENERALES

1. Les points situés dans chacune des Parties peuvent être combinés sur un même vol, étant entendu qu'aucun droit commercial ne sera exercé entre ces points.
2. Les entreprises aériennes désignées peuvent changer l'ordre ou omettre un ou plusieurs points situés sur les routes indiquées aux paragraphes 1 et 2 de la Section I de la présente Annexe, pour la totalité ou une partie de ses services, à la condition que le point de sortie de la route soit situé sur le territoire de la Partie qui a désigné ces entreprises aériennes.
3. Les points intermédiaires et les points situés au-delà des routes exploitables par les entreprises aériennes désignées avec des droits de trafic de cinquième liberté, doivent être accordés par les Autorités aéronautiques des deux Parties.
4. Les points situés sur le territoire des États-Unis mexicains et les points situés sur le territoire du Royaume de Belgique indiqués aux paragraphes 1 et 2 ainsi que les points intermédiaires et les points au-delà définis sur les deux routes pour être exploités sans droit de trafic de cinquième liberté, sont choisis librement par les entreprises aériennes désignées de chaque Partie et sont notifiés vingt (20) jours avant le commencement des services aériens. De même, les points initialement choisis peuvent être remplacés.
5. Les entreprises aériennes désignées de chaque Partie peuvent exploiter jusqu'à quatorze (14) fréquences hebdomadaires sur les routes autorisées pour la commercialisation de services de passagers, courrier et fret, et jusqu'à quatorze (14) fréquences hebdomadaires pour la commercialisation de services exclusifs de fret.
6. Conformément aux dispositions de l'Article III de l'Accord, chaque Partie a le droit de désigner deux entreprises aériennes pour chaque paire de villes pour la commercialisation de services de passagers, courrier et fret et/ou de services exclusifs de fret.

SECTION II

RUPTURE DE CHARGE

Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties ont le droit de substituer aux points intermédiaires des routes spécifiées, à l'aéronef utilisé un ou plusieurs aéronefs, à condition que la capacité totale des aéronefs opérant au-delà du point où intervient la rupture de charge soit en rapport avec celle de l'aéronef initial et que le service exploité soit programmé en connexion directe afin d'assurer une continuité réelle des services.

SECTION III

CLAUSE DE PARTAGE DE CODES

Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services convenus sur les routes spécifiées, les entreprises aériennes désignées et/ou autorisées de chaque Partie qui agissent comme opérateurs effectifs ou qui commercialisent des services comme entreprise aérienne, en donnant leur code à des vols exploités par d'autres entreprises aériennes, peuvent conclure des arrangements de partage de codes avec:

- a) une ou plusieurs entreprises aériennes de la même Partie;
- b) une ou plusieurs entreprises aériennes de l'autre Partie;
- c) une ou plusieurs entreprises aériennes d'un pays tiers. Dans ce cas, aucune Partie ne peut exiger pour la mise en œuvre effective de services en régime de partage de code par les entreprises aériennes désignées et/ou autorisées de l'autre Partie, qu'il existe un accord relatif au partage de codes avec le pays tiers dont l'entreprise aérienne concernée est ressortissante.

Sous réserve des conditions suivantes:

- Toutes les entreprises aériennes qui prennent part aux arrangements de partage de codes doivent disposer des droits correspondants pour exploiter la route ou le secteur de route concerné.
- Les entreprises aériennes satisfont aux conditions qui s'appliquent normalement aux arrangements et services de partage de codes, plus particulièrement à celles relatives à l'information et la protection des passagers ainsi que celles liées à la sécurité des opérations aériennes.
- Les entreprises aériennes qui commercialisent leurs services en régime de partage de code garantissent que les passagers seront informés sur le lieu de la vente, de l'identité de l'entreprise aérienne qui exploitera chaque secteur de la route.

- Les entreprises aériennes désignées et/ou autorisées qui offrent leurs services en régime de partage de code comme les entreprises aériennes effectives peuvent exercer les droits de trafic des troisième et quatrième libertés. Ces entreprises ne peuvent en aucun cas exercer des droits de trafic de cinquième liberté ou des droits dits de « stop-over ».
- Les entreprises aériennes désignées ou autorisées participant à des accords de partage de codes doivent soumettre pour examen et, le cas échéant, pour approbation, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie, les programmes et horaires correspondant à ces services au moins vingt (20) jours avant la date de leur introduction.
- Les fréquences se comptabilisent uniquement pour l'entreprise aérienne opérateur.

ANNEXE II

LISTE DES AUTRES ETATS AUXQUELS RENVOIENT LES ARTICLES III ET IV DU PRESENT ACCORD

- a) République d'Islande (conformément à l'Accord sur l'Espace Economique européen);
- b) Principauté du Liechtenstein (conformément à l'Accord sur l'Espace Economique européen);
- c) Royaume de Norvège (conformément à l'Accord sur l'Espace Economique européen);
- d) Confédération suisse (conformément à l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).