

## **PODER EJECUTIVO**

### **SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES**

#### **DECRETO Promulgatorio del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Islandia, hecho en Copenhague el veintinueve de noviembre de dos mil veintiuno.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR**, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El veintinueve de noviembre de dos mil veintiuno, en la ciudad de Copenhague, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado para tal efecto, firmó *ad referendum* el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Islandia, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El Acuerdo mencionado fue aprobado por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el veinticinco de octubre de dos mil veintitrés, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del veinticuatro de noviembre del propio año.

Las notificaciones a que se refiere el artículo 19 del Acuerdo, fueron recibidas en Copenhague el cuatro de noviembre de dos mil veintidós, Copenhague el doce de marzo de dos mil veinticuatro y Reikjavik el catorce de marzo de dos mil veinticuatro.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, el 11 de abril de 2024.

#### **TRANSITORIO**

**ÚNICO.-** El presente Decreto entrará en vigor el once de abril de dos mil veinticuatro.

**Andrés Manuel López Obrador.-** Rúbrica.- La Secretaria de Relaciones Exteriores, **Alicia Isabel Adriana Bárcena Ibarra.-** Rúbrica.

ALEJANDRO CELORIO ALCÁNTARA, CONSULTOR JURÍDICO DE LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES,

#### **CERTIFICA:**

Que en los archivos de esta Secretaría obra el original correspondiente a México del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Islandia, hecho en Copenhague el veintinueve de noviembre de dos mil veintiuno, cuyo texto en español es el siguiente:

#### **ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE ISLANDIA**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Islandia (en adelante denominados "las Partes");

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

**DESEANDO** promover sus relaciones mutuas en el ámbito de la aviación civil y concluir un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

**DESEANDO** facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales;

**DESEANDO** garantizar el más alto grado de seguridad en los servicios aéreos internacionales, y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, los cuales ponen en peligro la seguridad de personas o bienes, y afectan negativamente la operación de los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

## **ARTÍCULO 1**

### **Definiciones**

Para efectos del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, el término:

1. “autoridades aeronáuticas” significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través la Agencia Federal de Aviación Civil, y en el caso de Islandia, el Ministerio de Comunicaciones, o en ambos casos cualesquiera otras personas o instituciones autorizadas para desempeñar las funciones ejercidas por las autoridades antes mencionadas;
2. “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;
3. “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 (a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o cualquier enmienda al mismo adoptada en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida en que dichos Anexos o enmiendas estén en vigor para ambas Partes;
4. “línea aérea designada” significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
5. “Área Económica Europea” significa la zona mayor de libre comercio, establecida por el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, hecho en Oporto el 2 de mayo de 1992, entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados de la AELC con exclusión de Suiza, por otro lado. AELC son las siglas de la Asociación Europea de Libre Comercio, de la que Islandia es Estado miembro;
6. “costo total” significa el costo por la prestación de un servicio, más una tasa razonable por gastos administrativos;
7. “servicio aéreo internacional” significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
8. “tarifa” significa el precio que se cobra por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones y reglas que rigen la aplicación de los gastos de transporte en función de las características del servicio prestado, en virtud del cual dicha cuantía se aplica, con exclusión de la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;
9. “escala para fines no comerciales”, “línea aérea”, “servicio aéreo” y “territorio” tienen el significado que se especifica en los Artículos 2 y 96 del Convenio, y
10. “cargos a los usuarios” significa los derechos impuestos a las líneas aéreas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones conexos.

## **ARTÍCULO 2**

### **Otorgamiento de Derechos**

1. Cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte los siguientes derechos para la operación de los servicios aéreos internacionales:
  - a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar en éste;
  - b) el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales, y
  - c) los derechos que de otra manera se especifiquen en el presente Acuerdo.
2. Nada de lo contenido en el presente Acuerdo se interpretará en el sentido de conferir a la línea aérea o líneas aéreas designadas por una Parte el derecho de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, su equipaje, carga o correo, transportados por remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de esa otra Parte.

**ARTÍCULO 3****Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar una línea aérea o líneas aéreas con el propósito de operar los servicios convenidos en cada una de las rutas especificadas en el Anexo y a retirar o modificar dichas designaciones. Dichas designaciones se harán por escrito y se comunicarán a la otra Parte por la vía diplomática.

2. Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada en el formato y manera prescritos para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, la otra Parte concederá las autorizaciones y permisos adecuados con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

- a) en el caso de una línea aérea designada por Islandia:
  - i. esté establecida en el territorio de Islandia, de conformidad con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y tenga una licencia de conformidad con la legislación nacional o la legislación de la Unión Europea adoptada de conformidad con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo;
  - ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por un Estado que sea Parte Contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica competente esté claramente indicada en la designación, y
  - iii. que sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de Estados miembros del Espacio Económico Europeo y/o nacionales del Espacio Económico Europeo y en todo momento esté efectivamente controlada por dichos Estados y/o nacionales.
- b) en el caso de una línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:
  - i. esté establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos y tenga licencia de conformidad con la legislación aplicable de los Estados Unidos Mexicanos;
  - ii. los Estados Unidos Mexicanos tenga y mantenga el control reglamentario efectivo de la línea aérea, y
  - iii. sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de los Estados Unidos Mexicanos y/o nacionales de los Estados Unidos Mexicanos, y en todo momento esté efectivamente controlada por los Estados Unidos Mexicanos y/o sus nacionales.
- c) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer los requisitos prescritos por las leyes y reglamentos aplicados normalmente a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o solicitudes.

**ARTÍCULO 4****Revocación, Suspensión o Limitación de la Autorización**

Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, cuando:

- a) en el caso de una línea aérea designada por Islandia:
  - i. no esté establecida en el territorio de Islandia, de conformidad con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y no tenga una licencia válida de operación de conformidad con la legislación nacional o la legislación del Espacio Económico Europeo adoptada de conformidad con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo; o
  - ii. el control reglamentario efectivo de la línea aérea no sea ejercido o mantenido por un Estado que sea Parte Contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo responsable de la expedición del Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica competente no esté claramente indicada en la designación; o
  - iii. no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por un Estado miembro del Espacio Económico Europeo y/o nacionales de los Estados miembros del Área Económica Europea.

- b) en el caso de una línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos:
  - i. no esté establecida en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, o no tenga licencia de conformidad con la legislación aplicable de los Estados Unidos Mexicanos; o
  - ii. los Estados Unidos Mexicanos no mantienen un control reglamentario efectivo de la línea aérea; o
  - iii. no sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, o no esté controlada efectivamente por los Estados Unidos Mexicanos y/o sus nacionales.
- c) la línea aérea no haya cumplido con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 7 del presente Acuerdo.

## **ARTÍCULO 5**

### **Aplicación de las Leyes**

1. A la entrada, estancia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la operación y navegación de las aeronaves deberán ser cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

2. A la entrada, estancia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluidos los reglamentos relacionados con la entrada, el despacho, la seguridad de la aviación, la inmigración, los pasaportes, las aduanas y la cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en representación de, tales pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas de la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su línea aérea o cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada a servicios aéreos internacionales similares en la aplicación de la reglamentación sobre inmigración, aduanas y cuarentena y reglamentos similares.

## **ARTÍCULO 6**

### **Reconocimiento de Certificados**

1. Para efectos de la operación de los servicios aéreos previstos en el presente Acuerdo, cada Parte reconocerá como válidos, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidos o convalidados por la Parte responsable del control reglamentario de una línea aérea designada y que se encuentren en vigor, siempre que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

2. No obstante lo anterior, cada Parte se reserva el derecho de rehusarse a reconocer como válidos, para efectos del sobrevuelo o aterrizaje en su territorio, los certificados de competencia y las licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.

## **ARTÍCULO 7**

### **Seguridad Operacional**

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas en relación con las normas de seguridad aplicadas con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas.

2. Si tras dichas consultas, una Parte considera que la otra Parte no mantiene, ni administra efectivamente las normas de seguridad en las zonas contempladas en el párrafo 1 de este Artículo, que cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, la otra Parte será informada de los hallazgos y de las medidas que se consideran necesarias para cumplir con dichas normas. La otra Parte adoptará, por tanto, las medidas correctivas adecuadas dentro del periodo de tiempo acordado.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda, asimismo, que cualquier aeronave operada por o en nombre de una línea aérea de una Parte, en el servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que esto no cause demoras irrazonables en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación correspondiente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo y la condición de la aeronave cumplan con las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

4. Cuando una acción urgente se considere esencial para garantizar la seguridad de la operación de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.

5. Cualquier acción llevada a cabo por una Parte de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo, se suspenderá una vez que las razones que la motivaron se hayan extinguido.

6. Con referencia al párrafo 2 de este Artículo, si se determina que una Parte continúa incumpliendo dichas normas cuando el período de tiempo acordado para su solución haya terminado, el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) deberá ser notificado al respecto. Éste último también deberá ser notificado de la resolución satisfactoria posterior de la situación.

## **ARTÍCULO 8**

### **Seguridad de la Aviación**

1. En consistencia con sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar el alcance general de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, conforme a las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y su Protocolo, hecho en Montreal el 24 de febrero 1988 , y del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, hecho en Montreal el 1° de marzo de 1991, y de cualquier otro convenio sobre seguridad de la aviación del que ambas Partes sean signatarias.

2. Las Partes se proporcionarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y atender cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas apropiadas por la OACI y designadas como Anexos al Convenio. Las Partes exigirán a los operadores de aeronaves de su registro, a los operadores de aeronaves que tengan su centro principal de negocios o residencia permanente en su territorio y operadores de aeropuertos en su territorio, que actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte se compromete a observar las disposiciones de seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada en el territorio de esa otra Parte y adoptar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y el equipaje de mano, así como la carga y provisiones de la aeronave, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte con respecto a las medidas especiales de seguridad para enfrentar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de esas aeronaves, sus pasajeros, tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando la comunicación y adoptando otras medidas apropiadas para resolver dicho incidente o amenaza, de manera rápida y segura.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte está vulnerando las disposiciones sobre seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo suficiente para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación y los permisos técnicos de una línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte. Cuando lo justifique una emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes de la expiración de los quince (15) días.

**ARTÍCULO 9****Oportunidades Comerciales**

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de los servicios aéreos.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte en relación con la entrada, estancia y empleo, de traer y mantener en el territorio de la otra Parte, el personal gerencial, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas necesarios para la prestación de los servicios aéreos.

3. Cada línea aérea designada, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables, tendrá el derecho de encargarse de sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicio de escala propio") o, a su discreción, seleccionar entre los agentes competidores para que éstos presten tales servicios total o parcialmente. Los derechos estarán sujetos únicamente a restricciones físicas que resulten de consideraciones sobre la seguridad del aeropuerto. Cuando dichas consideraciones excluyan el servicio de escala propio, los servicios terrestres deberán estar disponibles sobre bases equitativas para todas las líneas aéreas, los gravámenes deberán basarse en los costos de los servicios proveídos, y dichos servicios deberán ser comparables con el tipo y calidad de servicios como si el servicio de escala propio fuera posible.

4. Cualquier línea aérea de una Parte podrá llevar a cabo la venta de servicios aéreos en el territorio de la otra Parte, directamente y a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad para adquirir dicho transporte, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre uso de acuerdo con la legislación monetaria local.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y remitir a su país, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa serán autorizadas inmediatamente, sin restricciones o impuestos sobre los mismos, en cualquier moneda de libre uso, al tipo de cambio vigente en el momento en que tales ingresos se presenten para su conversión y transferencia, y de conformidad con la regulación local.

6. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas para pagar los gastos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte con moneda local. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte con moneda de libre uso, de conformidad con la regulación monetaria local.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial tales como bloqueo de espacios y código compartido con:

- i una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, y
- ii una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país,

siempre que dicho tercer país autorice o permita acuerdos similares entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia, desde y a través de un tercer país, y todas las líneas aéreas en tales acuerdos 1) cuenten con la autorización correspondiente y 2) cumplan con los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos.

**ARTÍCULO 10****Exención de Derechos Aduaneros y Otros Cargos**

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de una Parte, así como su equipo regular, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros de combustible y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones para la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos sobre la base de reciprocidad y de conformidad con la legislación nacional aplicable, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares que no se basen en el costo de los servicios prestados al arribar al territorio de la otra Parte, siempre que dicho equipo, piezas de repuesto (incluyendo motores), provisiones y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o se utilicen o consuman por dicha aeronave en una parte del viaje realizado sobre dicho territorio.

2. También estarán exentos, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con la legislación nacional aplicable de cada Parte, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares que no se basen en el costo de los servicios proporcionados al arribo, incluyendo:

- a) provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) llevadas a bordo en el territorio de una Parte y destinadas para uso en la aeronave que opere el servicio aéreo internacional de la línea aérea designada de la otra Parte;
- b) combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos al territorio de una Parte y destinados para el suministro de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales, por la línea aérea designada de la otra Parte, incluso cuando estos suministros sean usados en cualquier parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en donde fueron embarcados;
- c) las piezas de repuesto (incluyendo motores) y equipo regular introducidos al territorio de una Parte para el mantenimiento o la reparación de la aeronave que opera los servicios aéreos internacionales por dicha línea aérea designada, y
- d) la documentación de la línea aérea tales como etiquetas de equipaje, boletos impresos, guías aéreas, tarjetas de embarque, así como material publicitario o promocional distribuido sin cargo, que porte la insignia de una línea aérea designada de una Parte, introducidos al territorio de la otra Parte para el uso exclusivo de esa línea aérea designada.

Los materiales referidos en los incisos a), b), c) y d) antes señalados deberán mantenerse bajo supervisión o control aduanero.

3. El equipo regular, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros de combustible y lubricantes, suministros técnicos consumibles y provisiones de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) retenidos a bordo de la aeronave operada por la línea aérea designada de una Parte, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte únicamente con la autorización de las autoridades aduaneras de esa Parte. En tal caso, dichos materiales deberán ser puestos bajo vigilancia o control de dichas autoridades hasta el momento en que sean re-exportados o se disponga de otra manera, de conformidad con las disposiciones aduaneras de esa Parte.

4. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dicho propósito, estarán sujetos únicamente a un control simplificado, excepto que se requiera un tratamiento diferente por medidas de seguridad en contra de actos de violencia, tráfico de drogas y piratería aérea. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos, sobre la base de reciprocidad y de conformidad con la legislación nacional aplicable, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección y otros cargos similares.

## ARTÍCULO 11

### Cargos a los Usuarios

1. Los cargos a los usuarios que puedan ser impuestos por las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios y serán distribuidos equitativamente entre las diferentes categorías de usuarios. En todo caso, los cargos a los usuarios se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.

2. Los cargos a los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte podrán reflejar, pero no deberán exceder, el costo total que representa para las autoridades u organismos fiscales competentes el suministro de instalaciones y servicios apropiados aeroportuarios, de medio ambiente, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos cargos podrán incluir un rendimiento razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se cobren dichos cargos deberán ser proporcionados de forma eficiente y económica.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes y a las líneas aéreas a intercambiar información que resulte necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los cargos, a fin de determinar si son razonables de conformidad

con los principios contenidos en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes a dar aviso a los usuarios, con una antelación razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los cargos impuestos a los usuarios, a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen los cambios.

4. Ninguna de las Partes iniciará un procedimiento de solución de controversias de conformidad con el Artículo 15 del presente Acuerdo, en relación con la violación de una disposición del presente Artículo, a menos que:

- i. no se efectúe una revisión del derecho impuesto o la práctica que es objeto de queja de la otra Parte dentro de un plazo razonable; o
- ii. si después de esa revisión, no se han adoptado todas las medidas razonables a su alcance para corregir cualquier derecho impuesto o práctica que sea incompatible con el presente Artículo.

## **ARTÍCULO 12**

### **Exención de la Doble Imposición**

El Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Islandia para Evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal en Materia de Impuestos sobre la Renta, hecho en la Ciudad de México el 11 de marzo de 2008, es aplicable a los ingresos, los beneficios, las ganancias y capital derivado de las líneas aéreas designadas de las Partes.

## **ARTÍCULO 13**

### **Competencia Leal**

1. Cada Parte dará oportunidad justa y equitativa para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes compitan en la prestación de los servicios aéreos internacionales regidos por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y la capacidad de los servicios aéreos internacionales a ser ofrecidos, sobre la base de consideraciones comerciales del mercado. En consistencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o medioambientales, bajo condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el requisito de primer rechazo, el establecimiento de un porcentaje sobre el incremento en el número de vuelos, derecho por objeción o cualquier otro requisito relativo a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que pudiera ser incompatible con los propósitos de este Acuerdo.

## **ARTÍCULO 14**

### **Tarifas**

1. Las tarifas aplicadas por las líneas aéreas designadas de las Partes a los servicios cubiertos por el presente Acuerdo, se determinarán a un nivel razonable, teniendo en cuenta todos los aspectos de valoración pertinentes, tales como el costo de operación, las características del servicio, las utilidades razonables, las tarifas aplicadas en condiciones similares por otras líneas aéreas, los intereses de los usuarios y la situación del mercado, entre otros.

2. Las tarifas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, por lo menos quince (15) días hábiles antes de la fecha efectiva propuesta para su entrada en vigor, a menos que la Parte a la que se hace la presentación permita que sea en un tiempo menor. Las aprobaciones deberán concederse expresamente. Para que cualquier tarifa entre en vigor y se comercialice, deberá obtenerse previamente la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, con el propósito de que las líneas aéreas designadas de ambas Partes no requieran ponerse de acuerdo sobre la tarifa a ser aplicada.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las leyes de competencia y de protección a los usuarios vigentes en el territorio de cada Parte, la autoridad aeronáutica de cada una de las Partes podrá rechazar una tarifa que haya sido sometida para su aprobación por cualquiera de las líneas aéreas designadas de una Parte, si dicha tarifa:

- a) se considera que es excesivamente alta o altamente restrictiva en perjuicio de los consumidores, o
- b) si se aplica, podría tener un comportamiento anticompetitivo y causar graves daños a otra línea aérea designada, o
- c) es artificialmente baja para el beneficio de una línea aérea designada y en perjuicio de otra.

4. En cualquiera de los supuestos anteriores, si la línea aérea designada cuya tarifa es rechazada, presenta su desacuerdo en tal sentido, entonces, la autoridad aeronáutica de la Parte que rechazó dicha tarifa podrá consultar a la autoridad aeronáutica de la otra Parte, con el fin de tratar de alcanzar un acuerdo en cuanto a la tarifa correspondiente; mientras tanto, dicha tarifa no podrá comercializarse o aplicarse. Si no se alcanza un acuerdo sobre la tarifa adecuada, la controversia se resolverá con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 15 del presente Acuerdo.

5. Si la autoridad aeronáutica de una Parte considera que una tarifa efectiva aplicada por la línea aérea designada de la otra Parte tiene efectos anticompetitivos y causa graves daños a otra línea aérea designada de las Partes, o si la aplicación de dicha tarifa es perjudicial para los consumidores entonces, la autoridad aeronáutica podrá solicitar a dicha línea aérea retirar la tarifa en cuestión del mercado; de lo contrario, podrá solicitar la celebración de consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte a fin de alcanzar un acuerdo sobre la tarifa aplicable. Si no se alcanza un acuerdo, la controversia se resolverá con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 15 del presente Acuerdo.

6. Una tarifa aprobada de conformidad con lo dispuesto en el presente Artículo se mantendrá vigente hasta que se cancele o hasta que una nueva tarifa en sustitución se establezca, salvo lo dispuesto en el párrafo 5. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte realizarán sus mejores esfuerzos para garantizar que las líneas aéreas designadas de cada Parte apliquen sólo las tarifas aprobadas por ambas Partes.

7. No obstante lo establecido en los párrafos 1 al 6 del presente Artículo, las tarifas a ser cobradas por el transporte dentro del Espacio Económico Europeo por las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos Mexicanos estarán sujetas al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Sin embargo, cada línea aérea designada tendrá el derecho de igualar cualquier tarifa ofrecida.

8. No obstante lo establecido en los párrafos 1 al 6 del presente Artículo, las tarifas a ser cobradas para el transporte desde los Estados Unidos Mexicanos a cualquier punto del continente americano por las líneas aéreas designadas de Islandia estarán sujetas a la legislación aplicable. Sin embargo, cada línea aérea designada tiene el derecho de igualar cualquier tarifa ofrecida.

## **ARTÍCULO 15**

### **Consultas y Solución de Controversias**

1. En un espíritu de estrecha colaboración, cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relativas al presente Acuerdo, su aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del mismo. Si surgiera alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes procurarán solucionarla, en primera instancia, mediante consultas.

2. Cualquier controversia que no pueda resolverse mediante consultas podrá, a petición de cualquiera de las Partes del presente Acuerdo, ser sometida a un mediador o un panel de solución de controversias. Tal mediador o panel pueden ser utilizados para la mediación, determinación de las razones que generaron la controversia o recomendar un tratamiento o solución de la controversia.

3. Las Partes acordarán en lo sucesivo los términos de referencia del mediador o del panel, los principios rectores, criterios y las condiciones de acceso al mediador o panel. También se tendrá en cuenta, en su caso, el establecimiento de una medida provisional y la posibilidad de la participación de cualquier tercero que pueda verse directamente afectado por el conflicto, teniendo en cuenta el objetivo y la necesidad de un proceso sencillo, sensible y expedito.

4. El mediador o los miembros del panel pueden ser nombrados de una lista de la OACI de expertos en aviación debidamente calificados. La selección del experto o expertos deberá completarse dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la solicitud de sometimiento a un mediador o a un panel. Si las Partes no logran ponerse de acuerdo en la selección de uno o varios expertos, la selección puede ser remitida al Presidente del Consejo de la OACI. Cualquier experto utilizado para este mecanismo deberá estar debidamente calificado en el tema general de la controversia.

5. La mediación debería concluirse dentro de los sesenta (60) días siguientes al nombramiento del mediador o panel y debe representar cualquier determinación, incluyendo, en su caso, cualquier recomendación, dentro de los sesenta (60) días a partir de la contratación del experto o expertos. Las Partes podrán acordar por adelantado que el mediador o panel puede conceder medidas provisionales al demandante, previa petición, en cuyo caso la determinación se hará inicialmente.

6. Las Partes cooperarán de buena fe para avanzar en la mediación y para aplicar la decisión o determinación del mediador o panel, a menos que acuerden lo contrario antes de acatar la decisión o determinación. Si las Partes acuerdan previamente solicitar sólo la determinación de los hechos, utilizarán estos hechos para la resolución de la controversia.

7. Los costos de este mecanismo serán estimados desde el inicio y se distribuirán en partes iguales, pero con la posibilidad de prorrateo con base en la decisión final.

8. El presente mecanismo es sin perjuicio de la utilización continua del proceso de consulta, el uso posterior de arbitraje o la terminación prevista en el Artículo 17.

## **ARTÍCULO 16**

### **Modificaciones**

1. Si cualquiera de las Partes considera conveniente modificar alguna de las disposiciones de este Acuerdo, incluyendo su Anexo, podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes en relación con la enmienda propuesta. Dichas consultas iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Las modificaciones convenidas al Acuerdo entrarán en vigor de conformidad con los procedimientos establecidos en el Artículo 19.

2. Las modificaciones al Anexo podrán realizarse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes y serán confirmadas por escrito a través de los canales diplomáticos, especificando la fecha de entrada en vigor.

## **ARTÍCULO 17**

### **Terminación**

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

El presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación de la otra Parte, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo de las Partes antes de que finalice dicho periodo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la fecha en que fue recibida por la OACI.

## **ARTÍCULO 18**

### **Registro en la OACI**

El presente Acuerdo y sus modificaciones serán registrados después de su firma en la OACI.

## **ARTÍCULO 19**

### **Entrada en Vigor**

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última de las Notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes, mediante las cuales se confirmen el cumplimiento de los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Copenhague, el 29 de noviembre, de 2021, en duplicado, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, el texto en inglés prevalecerá.

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos: **Carlos Pujalte Piñeiro**.- Rúbrica.- Por el Gobierno de Islandia: **Helga Hauksdottir**.- Rúbrica.

**ANEXO**  
**Servicios Aéreos Internacionales**

**SECCIÓN 1**

**Rutas**

Las líneas aéreas de cada Parte, designadas de conformidad con el presente Anexo, estarán autorizadas, sujeto a los términos de su designación, para prestar servicios de transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:

A. Rutas para la línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de Islandia:

PUNTOS DE PARTIDA	PUNTOS INTERMEDIOS	PUNTOS DE DESTINO	PUNTOS MÁS ALLÁ
Cualquier punto en Islandia	Cualquier punto	Cualquier punto en los Estados Unidos Mexicanos	Cualquier punto

B. Rutas para la línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:

PUNTOS DE PARTIDA	PUNTOS INTERMEDIOS	PUNTOS DE DESTINO	PUNTOS MÁS ALLÁ
Cualquier punto en los Estados Unidos Mexicanos	Cualquier punto	Cualquier punto en Islandia	Cualquier punto

**SECCIÓN 2**

**Flexibilidad Operacional**

Cada línea aérea designada podrá en cualquiera o en todos los vuelos y a su discreción:

1. Operar en una o ambas direcciones; prestar el servicio a puntos intermedios y más allá de las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden; omitir escalas en cualquiera o en todos los puntos intermedios o más allá, siempre que los vuelos inicien o terminen en el territorio de la línea aérea designada.
2. No obstante lo establecido en el Artículo 3 (Designación y Autorización) del Acuerdo, no más de dos líneas aéreas designadas de cada Parte estarán autorizadas para operar cualquier par de ciudades entre los Estados Unidos Mexicanos e Islandia.
3. Las líneas aéreas designadas podrán ejercer plenos derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades.
4. Las líneas aéreas designadas sólo podrán ejercer derechos de tráfico de quinta libertad, cuando se haya acordado y autorizado previamente por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.
5. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes someterán para aprobación de la autoridad aeronáutica de la otra Parte por lo menos veinte (20) días antes de la inauguración de sus servicios, los horarios de los servicios previstos, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave y el período de validez. Cambios menores en los horarios, de carácter temporal, podrán ser solicitados con 48 horas de antelación.

La presente es copia fiel y completa en español del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Islandia, hecho en Copenhague el veintinueve de noviembre de dos mil veintiuno.

Extiendo la presente, en veintiséis páginas útiles, en la Ciudad de México, el primero de abril de dos mil veinticuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Rúbrica.