

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO CIVIL ENTRE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y PORTUGAL

Los Gobiernos de México y de Portugal, deseando estimular el transporte aéreo civil entre sus respectivos territorios y de acuerdo con la resolución tomada el 7 de Diciembre de 1944 en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago, Illinois, E.U.A., en el sentido de adoptar una fórmula paradigmática para los acuerdos que se celebren sobre rutas y servicios aéreos provisionales, concluyen entre sí este Acuerdo que regirá los servicios regulares de transporte aéreo entre dichos territorios, en los términos siguientes:

ARTICULO I

Las Partes Contratantes se reconocen, recíprocamente, los derechos especificados en el Anexo, para establecer las rutas y servicios aéreos civiles internacionales en él descritos, pudiendo éstos servicios ser inaugurados inmediatamente o en fecha posterior, a elección de la Parte Contratante a la que son reconocidos aquéllos derechos.

ARTICULO II

a) .-Cualesquiera de los servicios mencionados en el Artículo anterior se pondrá en explotación así que la Parte Contratante que tuviere ese derecho, designe la empresa o empresas de transporte aéreo a las cuales corresponda la explotación de las rutas y a las que la otra Parte Contratante de la necesaria autorización, que no podrá ser negada desde el momento en que la empresa o empresas designadas satisfagan las exigencias de éste Artículo y las del Artículo VII.

Antes que se inicie la explotación prevista en éste Acuerdo, la empresa designada por una Parte Contratante puede ser obligada a probar ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en los términos de las leyes y reglamentos por éstas normalmente aplicados, que está apta para dicha explotación. El comienzo de la explotación depende además, en las áreas de hostilidades o de ocupación militar, o afectadas por una u otra, de la aprobación de las autoridades militares competentes.

b) .-Queda entendido que cualquiera de las Partes Contratantes a la que por éste Acuerdo sean atribuidos derechos comerciales, debe ejercerlos en el plazo más breve posible, salvo en caso de imposibilidad temporal.

ARTICULO III

Los derechos de explotación aérea anteriormente concedidos por cualquiera de las Partes Contratantes y terceros (Estado o empresa de transportes) continuarán en los términos en que fueron establecidos.

ARTICULO IV

Para evitar prácticas discriminatorias y asegurar igualdad de tratamiento:

a) .-Cada una de las Partes Contratantes puede imponer o permitir que sean impuestas cargas justas y razonables por el uso de los aeropuertos y demás facilidades. Cada una de las Partes Contratantes conviene, sin embargo, en que esas cargas no serán superiores a las pagadas por las propias aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares, por el uso de esos aeropuertos y demás facilidades.

b) .-Los combustibles, aceites lubricantes y piezas de repuesto, conducidos o recibidos a bordo de las aeronaves civiles en territorio de una Parte Contratante para la otra Parte

Contratante o sus nacionales y destinados exclusivamente a ser utilizados por las aeronaves de las líneas aéreas de tal Parte Contratante, gozarán en lo que respecta a derechos aduanales, gastos de inspección y otros derechos y cargas, de igual tratamiento que se aplique a las líneas aéreas nacionales y a las líneas aéreas de la nación más favorecida.

c) .-Las aeronaves utilizadas en los servicios previstos por éste Acuerdo, las provisiones de combustibles, aceites lubricantes y piezas de repuesto, así como el equipo regular y otras provisiones de bordo traídos por una aeronave civil de la empresa de una de las Partes Contratantes, autorizada a explotar las rutas y servicios descritos en el Anexo estarán exentos, desde la entrada hasta la salida del territorio de la otra Parte Contratante, de derechos aduanales, gastos de inspección y otros derechos o cargas similares, aunque tales provisiones sean usadas o consumidas por la aeronave en vuelo sobre este territorio.

d) .-Las mercancías exentas en los términos del inciso anterior sólo pueden ser descargadas con autorización de las respectivas autoridades aduaneras y quedarán bajo la vigilancia fiscal hasta ser re-exportadas.

ARTICULO V

Los certificados de navegación, los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidas o legalizadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidas por la otra, en la explotación de las rutas y servicios descritos en el Anexo. Cada una de las Partes Contratantes se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer para el sobrevuelo de su propio territorio los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus nacionales por otro Estado.

ARTICULO VI

a) .-Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativos a la entrada o salida de su territorio de la aeronave empleada en la navegación aérea internacional o relativos a la explotación y navegación de dicha aeronave dentro del mismo territorio, serán aplicados a las aeronaves de la otra Parte Contratante y serán cumplidos en la entrada y salida y durante la estancia en territorio de aquella Parte Contratante.

b) .-Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación y carga, así como las formalidades respecto a entrada, salida, migración, pasaportes, aduana y cuarentena, serán cumplidos por los mismos pasajeros, tripulación y agentes de carga, o por quien los represente, en la entrada, salida y durante la estancia en territorio de esa Parte Contratante.

ARTICULO VII

Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de negar o retirar la autorización dada a cualquier empresa aérea de la otra Parte Contratante, cuando no estuviese segura de que la propiedad sustancial y fiscalización efectiva de la empresa pertenecen a nacionales de cualquiera de las Partes Contratantes, o cuando se verificara falta de cumplimiento de las leyes de los Estados sobrevolados por la ruta que explota, en los términos del Artículo VI o de las cláusulas de éste Acuerdo.

ARTICULO VIII

El presente Acuerdo será registrado en el Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil, establecida por la Convención Internacional de Aviación Civil firmada en Chicago el 7 de Diciembre de 1944.

ARTICULO IX

En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes pretenda modificar las rutas o condiciones establecidas en el Anexo, lo propondrá así a la otra Parte y las autoridades aeronáuticas de ambas iniciarán negociaciones dentro de los sesenta días, a contar de la fecha de la propuesta. Cuando éstas autoridades lleguen a un acuerdo sobre condiciones nuevas o que alteren las establecidas en el Anexo, ese Acuerdo entrará en vigor después de confirmado por cambio de notas diplomáticas.

ARTICULO X

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación de éste Acuerdo o de su Anexo, deberá ser presentada, para decisión, al Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil, a no ser que las Partes Contratantes convengan en someter la divergencia a un Tribunal Arbitral nombrado por acuerdo entre las Partes o a cualquiera otra entidad y organismo. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir la decisión pronunciada.

ARTICULO XI

Si una convención aérea general, multilateral, ratificada por ambas Partes Contratantes, entrara en vigor, el presente Acuerdo será alterado en forma que se ajuste a esa Convención.

ARTICULO XII

Cada una de las Partes Contratantes puede en todo tiempo notificar a la otra su deseo de rescindir éste Acuerdo. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización Internacional de Aviación Civil. Hecha la notificación, éste Acuerdo dejará de estar en vigor doce meses después de la fecha de su recepción por la otra Parte Contratante, salvo el caso de que fuera retirada, por acuerdo, antes de expirar aquél plazo. Si no fuere acusado recibo de la notificación por la Parte Contratante a la que fué dirigida, se tendrá como recibida catorce días después de haberlo sido por la Organización Internacional de Aviación Civil.

ARTICULO XIII

Este Acuerdo entrará en vigor el día de la firma.

Hecho en Lisboa, a los veintidós días del mes de octubre de mil novecientos cuarenta y ocho, en duplicado, en español y portugués, teniendo cada texto igual valor.

Por el gobierno de México
[L.S.] *Angel Martín Pérez.*

Por el Gobierno de Portugal
[L.S.] *José Caerio Da Matta.*

ANEXO al Acuerdo Aéreo Civil entre México y Portugal

1.-La empresa o empresas de transporte para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro I de este Anexo serán designadas por el Gobierno Portugués.

2.-La empresa o empresas de transporte para explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro II de este Anexo serán designadas por el Gobierno Mexicano.

3.-Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro I, las empresas portuguesas designadas en los términos del párrafo número 1 gozarán en territorio mexicano de derechos de tránsito y aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional -pasajeros, carga y correo- en las condiciones de este Anexo, y además el de utilizar, en las referidas rutas, los aeródromos y facilidades complementarias relativas al tráfico internacional.

4.-Para el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el cuadro II, las empresas mexicanas designadas en los términos del párrafo número 2 gozarán en territorio portugués de derechos de tránsito y aterrizaje para fines no comerciales, así como del derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional -pasajeros, carga y correo- en las condiciones de este Anexo, y además el de utilizar, en las referidas rutas, los aeródromos y facilidades complementarias, relativos al tráfico internacional.

5.-Las facilidades de transporte aéreo al servicio del público deberán ser debidamente adaptadas a las necesidades de éste.

6.-Se ofrecerá a las empresas de transporte aéreo de las dos Partes Contratantes una justa e igual oportunidad de explotación del tráfico en las rutas entre sus respectivos territorios regulada por el Acuerdo y por este Anexo.

7.-En la explotación, por las empresas de transporte aéreo de cualquiera de los Gobiernos de los grandes servicios internacionales (truk services) descritos en los cuadros I y II de este Anexo, serán tomados en consideración los intereses de las empresas del otro Gobierno, de modo que no sean indebidamente afectados los servicios que éstas exploten en toda o en parte de la extensión de las rutas.

8.-Queda entendido por los dos Gobiernos que los servicios explotados por una empresa designada en los términos del Acuerdo y de este Anexo, serán organizados teniendo en cuenta que el objetivo principal a que propenden es ofrecer una capacidad adecuada al tráfico entre el país de origen de la empresa y el país de destino útil para dicho tráfico. En estos servicios, el derecho de embarcar o desembarcar, en cualquier punto o puntos de las rutas previstas en este Anexo, tráfico internacional -pasajeros, carga y correo- destinado o proveniente de terceros países, será usado de conformidad con los principios generales de desarrollo ordenado del transporte aéreo, aceptado por los dos Gobiernos y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe adaptarse:

- a) .-A procurar el tráfico entre el país de origen y los de destino.
- b) .-A las exigencias de una explotación económica de los servicios considerados;
- c) .-A las exigencias del tráfico de la zona que la línea aérea atraviesa, tomados en cuenta los servicios aéreos locales y regionales.

9.-Si una ruta o parte de ella, de entre las señaladas en los cuadros I y II de este Anexo, fuera servida por las empresas de transporte aéreo de ambas Partes Contratantes, pueden éstas entablar negociaciones para llegar a una fórmula de cooperación sobre dicha ruta o parte de ella. Si llegaran a un acuerdo, será sometido éste a la aprobación de las respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

10.-Para los fines de los dos números anteriores, el Gobierno Mexicano reconoce formalmente la naturaleza muy especial de los servicios aéreos entre Portugal y Brasil, que serán considerados como teniendo el mismo carácter que los servicios mencionados en la última categoría del inciso c) del número 8.

11.-La determinación de las tarifas en los términos del número siguiente, será hecha a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores importantes, tales como costo de explotación, lucro razonable y además las tarifas establecidas por cualesquiera otras empresas y las características de cada servicio.

12.-Las tarifas que se apliquen sobre las rutas o parte de las rutas explotadas por empresas de ambas Partes Contratantes, serán acordadas primero entre las empresas y sometidas después a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las mismas Partes Contratantes. Al fijarse las tarifas, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. A falta de acuerdo entre las empresas, procurarán llegar a un acuerdo las Partes Contratantes. Si no lo consiguieren, se procederá en los términos del artículo X del Acuerdo.

13.-Queda entendido que este Acuerdo no impide a cualquiera de las Partes Contratantes concluir acuerdos sobre división de tráfico con cualquiera de los países cubiertos por las rutas mencionadas en los cuadros I y II.

[L.S.] *Angel Martín Pérez.*
(firmado)

[L.S.] *José Caeiro da Matta.*
(firmado)

CUADRO 1

Rutas portuguesas que terminan en Territorio Mexicano o que lo atraviesan

1.-Lisboa-Azores-Bermudas-Miami-México en ambos sentidos.

2.-Lisboa-Azores-Bermudas-Habana-México en ambos sentidos.

Las rutas mencionadas arriba pueden ser alteradas por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas competentes de ambas Partes Contratantes.

Nota: Queda entendido que lo dispuesto en el número 3 de este Anexo relativo al derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo no se aplicará en las rutas 1 y 2, respectivamente entre Miami y México y entre Habana y México.

[L.S.] *Angel Martín Pérez.*
(firmado)

[L.S.] *José Caeiro da Malla.*
(firmado)

CUADRO II

Rutas mexicanas que terminan en Territorio Portugués o que lo atraviesan

- 1.-México, D. F., -Miami-Bermudas-Azores-Lisboa y más allá, en ambos sentidos.
- 2.-México, D.F., -Habana-Bermudas-Azores-Lisboa y más allá, en ambos sentidos.

[L.S.] *Angel Martín Pérez.*
(firmado)

[L.S.] *José Caeiro da Matta.*
(firmado)

Las rutas mencionadas arriba pueden ser alteradas por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas competentes de ambas Partes Contratantes.

Nota: Queda entendido que lo dispuesto en el número 4 de este Anexo, relativo al derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, no se aplicará en las rutas 1 y 2 de cualesquiera puntos entre Portugal y España y entre Lisboa y París y entre Lisboa y Londres.

[L.S.] *Angel Martín Pérez.*

[L.S.] *José Caeiro da Matta*