

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, Considerando la contigüidad de sus respectivos territorios y las amistosas relaciones entre ellos; Deseando estrechar más aún los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos; Reconociendo la creciente importancia de los viajes aéreos internacionales entre los dos países y en el hemisferio y deseando asegurar su desarrollo continuo para alcanzar el bienestar común con bases de igualdad y reciprocidad; y Deseando concluir un Convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados; Han designado por tanto representantes debidamente autorizados para este fin, quienes han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1

Para los propósitos del presente Convenio:

A. — La palabra “Convenio” significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo.

B.—El término “autoridades aeronáuticas” significará, en el caso de los Estados Unidos de América, la Junta de Aeronáutica Civil o la persona o agenda que lucre autorizada para desempeñar las funciones que ejerce en la actualidad la Junta de Aeronáutica Civil; y, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que lucre autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

C.—El término “línea aérea” significará toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

D.—El término “línea aérea designada” significará una línea aérea que las autoridades aeronáuticas de una de las partes contratantes hubiere notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante que es la línea aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al Convenio. Tal notificación deberá comunicarse por escrito a través de los conductos diplomáticos.

E.—El término “territorio”, con relación a un Estado, significará la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, bajo la soberanía, dominio, protección, jurisdicción o fideicomiso de dicho Estado.

F.—El término “servicio aéreo” significará todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo.

G.—El término “servicio aéreo internacional” significará un servicio aéreo que pase por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

H.—El término “escala para fines no comerciales” (escala técnica), significará un aterrizaje para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

ARTICULO 2

Cada una de las partes concede a la otra los derechos necesarios para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas, como sigue: derechos de tránsito, de hacer escalas técnicas, y de entrar y salir en vuelos comerciales relacionados con el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en los puntos de su territorio que se relacionan en cada una de las rutas especificadas en el párrafo apropiado del Cuadro de Rutas adjunto. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas de la parte a la cual se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

ARTICULO 3

El servicio aéreo de una ruta determinada podrá ser inaugurado ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la parte a la cual se conceden los derechos, por una línea aérea, o líneas aéreas, de dicha parte, después de que esa parte hubiere designado a dicha línea aérea o líneas aéreas, para dar servicio en esa ruta y la otra parte hubiere concedido el permiso correspondiente para funcionar. Dicha otra parte estará obligada, con sujeción al artículo 4, a otorgar el permiso, con la condición de que podrá exigir a la línea aérea, o líneas aéreas designadas, que llenen los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades, antes de que se les permita dedicarse a prestar el servicio previsto en este Convenio.

ARTICULO 4

Cada parte se reserva el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra parte el permiso para prestar el servicio aéreo estipulado en el Artículo 3 de este Convenio, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea estén en manos de nacionales de la otra parte, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 del presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designa dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

ARTICULO 5

A.—Las leyes y reglamentos de una parte relativos a la admisión en su territorio, a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos al funcionamiento y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra parte y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera parte y mientras estén dentro de él.

B.—Las leyes y reglamentos de una parte relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de los pasajeros, la tripulación o la carga de las aeronaves, tales como reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por dichos pasajeros, tripulación o carga de la otra parte, o en su nombre por agentes de los mismos, a la entrada o salida del territorio de la primera parte, o mientras estén dentro de él.

ARTICULO 6

Los certificados de navegabilidad, títulos de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por una parte, que estuvieren todavía en vigor, serán aceptados como válidos por la otra parte para los fines de funcionar en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias sean iguales o más elevados que las normas mínimas que pudieran establecer de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada parte se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los títulos de aptitud y licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

ARTICULO 7

Con el fin de impedir prácticas discriminatorias y para asegurar la igualdad de tratamiento, ambas partes acuerdan observar además los siguientes principios:

a) Cada una de las partes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, cada una de las partes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las que serían pagadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios similares internacionales.

b) El combustible, aceites lubricantes, materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones introducidas en el territorio de una parte por la otra parte o por sus nacionales

para uso exclusivo de las aeronaves de dicha parte, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección, y otros impuestos o gravámenes nacionales.

c) El combustible, aceites lubricantes, otros materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas de una parte autorizadas a funcionar en las rutas y servicios estipulados en este Convenio serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra parte o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

d) El combustible, aceites lubricantes, otros materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones puestos a bordo de las aeronaves de las líneas de una parte en el territorio de la otra y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduanas, arbitrios, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales.

ARTICULO 8

Habrá oportunidad equitativa e igualdad de circunstancias para que las líneas aéreas de cada parte presten servicio en cualquiera de las rutas estipuladas en este Convenio.

ARTICULO 9

En la explotación de los servicios troncales, descritos en el Convenio, por las líneas aéreas de cualquiera de las partes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten en la totalidad o parte de las mismas rutas.

ARTICULO 10

Los servicios prestados al público por las líneas aéreas que funcionaren de acuerdo con este Convenio deberán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios.

Queda entendido que los servicios que preste una línea aérea designada conforme al presente Convenio retendrán, el objetivo primario de proporcionar transporte aérea con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de su nacionalidad y los países terminales del tráfico. El derecho de embarcar o desembarcar, en la prestación de dichos servicios, tráfico internacional destinado a terceros países o procedentes de ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas se ejercerá conforme a los principios generales de evolución metódica, que ambas partes aceptan, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar proporción:

- a) Con las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países adonde va destinado finalmente el tráfico;
- b) Con las necesidades del servicio de las líneas aéreas directas; y
- c) Con las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tomarse en consideración los servicios locales y regionales.

Ambas partes convienen en reconocer que el tráfico de quinta libertad es complementario de los requerimientos del tráfico de las rutas entre los territorios de las partes y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de tercera y cuarta libertades entre el territorio de la otra parte y un país de la ruta.

Con relación a esto ambas partes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es un derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan por lo tanto consultarse periódicamente sobre la manera en que las normas de este Artículo sean cumplidas por sus respectivas líneas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y también en sus servicios continentales no sufran perjuicios.

Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación será admitida en cualquier

escala de las rutas designadas. No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las partes, cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Convenio.

Cuando una de las partes considere, después de un periodo de observación no menor de noventa días, que un aumento de capacidad o de frecuencia ofrecido por una línea aérea de la otra parte es injustificado o perjudicial para los servicios de su respectiva línea aérea, notificaré a la otra parte sin objeción a efecto de que se inicien consultas entre las autoridades aeronáuticas competentes y se resuelva de común acuerdo la objeción en un plazo que no podrá exceder de noventa días contados a partir de la fecha de tal notificación. Para este fin las empresas operadoras suministrarán toda la estadística de tráfico que sea necesaria y requerida de ellas.

ARTICULO 11

1.—Todas las tarifas que cobre una línea aérea de una de las partes contratantes a puntos en el territorio de la otra parte contratante o desde puntos en el territorio de la misma se fijarán en niveles razonables, con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como costos de funcionamiento, utilidades razonables y tarifas que cobran otras líneas aéreas, así como a las características de cada servicio. Tales tarifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades de aeronáutica de las partes, las cuales actuarán de acuerdo con sus obligaciones de conformidad con este Convenio y dentro de días limitaciones de sus facultades legales.

2.—Cualquier tarifa que se proponga cobrar una línea aérea de cualquiera de las partes contratantes por transporte a puntos en el territorio de la otra parte contratante o desde puntos en el territorio de la misma, deberá ser presentada por dicha línea aérea si así se le requiriese, a las autoridades de aeronáutica de la otra parte contratante cuando menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha propuesta para su iniciación a menos que la parte contratante a la que se someta permita presentarla en un plazo menor. Las autoridades de aeronáutica de cada una de las partes contratantes harán todo lo posible para asegurar que las tarifas que se carguen y cobren se ajusten a las tarifas presentadas a cualquiera de las partes contratantes y que ninguna línea aérea reembolse porción alguna de esas tarifas, de ninguna manera, directa o indirectamente, inclusive el pago de comisiones excesivas a gentes o el uso de tipos de cambio imaginarios para la conversión de monedas.

3.—Las dos partes contratantes reconocen que durante cualquier periodo por el cual cualquiera de las partes contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Trafico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo y otras asociaciones de líneas aéreas internacionales, todo arreglo de tarifas celebrado por medio de estos procedimientos y que comprendan líneas aéreas de una parte contratante, estarán sujetas a la aprobación de esa parte contratante.

4.—Si una parte contratante, al recibir la notificación a que se refiere el párrafo 2 anterior, no está satisfecha con la tarifa que se propone, informara de ello a la otra parte contratante cuando menos con quince (15) días de anticipación a la fecha en que dicha tarifa entraría de otra manera en vigor, y las partes contratantes tratarán de llegar a un arreglo respecto a la tarifa conveniente.

5.—Si una parte contratante, al examinar una tarifa en vigor que cobre por transporte a su territorio, o procedente de él, por una línea aérea de la otra parte contratante, no está satisfecha con dicha tarifa, lo notificará a la otra parte contratante y las partes contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada.

6.—En caso de llegar a un acuerdo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 4 ó 5, cada parte contratante hará todo lo posible para poner dicha tarifa en vigor.

7.—(a) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 4, no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha en que de otro modo la tarifa debería entrar en vigor, o

(b) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 5 no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha de expiración de los sesenta (60) días contados desde la fecha de la notificación:

en tal caso la parte contratante que haya suscitado la objeción a la tarifa podrá adoptar las medidas que considere necesarias para evitar la iniciación o continuación del servicio en cuestión con la tarifa

que se objeta, o siempre que, sin embargo, la parte contratante que suscita la objeción no requiera que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que cargan su propia línea aérea o líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

8.—Cuando en cualquier caso, de conformidad con los párrafos 4 y 5 de este Artículo, las autoridades de aeronáutica de las dos partes contratantes no puedan ponerse de acuerdo dentro de un plazo razonable respecto a la tarifa conveniente y después de la consulta iniciada por la queja de una parte contratante en relación con la tarifa propuesta o una tarifa existente de la línea aérea o líneas aéreas de la otra parte contratante, a solicitud de cualquiera de ellas, se aplicaran las disposiciones del Artículo 13 de este Convenio. Al rendir su informe consultivo, el tribunal de arbitraje se guiará por los principios establecidos en este Artículo.

9.—A menos que se convenga de otro modo entre las partes, cada parte contratante se compromete a esforzarse lo más posible para asegurar que cualquiera tarifa especificada en términos de la moneda nacional de una de las partes se fije en una cantidad que represente un tipo de cambio efectivo (inclusive todos los derechos de cambios u otros cargos) al cual las líneas aéreas de ambas partes puedan convertir y remitir los ingresos de sus operaciones de transporte a la moneda nacional de la otra parte.

ARTICULO 12

Ambas partes podrán solicitar en todo momento la celebración de consultas entre las autoridades competentes de cada una con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América o por la Secretaria de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicha modificación entrará en vigor al confirmarse por un canje adicional de notas diplomáticas.

ARTICULO 13

Salvo estipulación en contrario, cualquier divergencia entre las partes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pudiere arreglarse por medio de consultas, será sometida, para informe consultivo, a un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada parte y el tercero por los dos árbitros así designados, con la condición de que el tercer arbitro no sea nacional de ninguna de las partes. Cada una de las partes designará un arbitro dentro de los dos meses siguientes a la presentación por una parte a la otra de una nota diplomática solicitando el arbitraje de una divergencia; y el tercer arbitro será escogido en el término de un mes después de dicho periodo de dos meses.

Si cualquiera de las partes llegara de nombrar su propio arbitro dentro de dos meses, o si no se llegare a designar el tercer arbitro dentro del término indicado, cualquiera de las partes podrá solicitar al Presidente de la Corte Internacional de justicia que haga el nombramiento o nombramientos que fueren necesarios, procediendo a seleccionar el arbitro o árbitros.

Las partes harán el mayor esfuerzo, dentro de las facultades a su alcance, para poner en práctica la opinión expresada en dicho informe consultivo. Cada parte sufragara la mitad de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTICULO 14

Este Convenio, todas sus enmiendas y los contratos relacionados con el mismo serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 15

Si empezare a regir una Convención general y multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas partes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

ARTICULO 16

Cualquiera de las dos partes podrá en cualquier momento dar aviso a la otra parte de su intención de poner fin al presente Convenio. Tal aviso será enviado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En el caso de que tal comunicación se hiciera, el Convenio quedara sin efecto seis meses después de la fecha en la cual se hubiera recibido la notificación de terminación, salvo que por convenio entre las partes, la comunicación de referencia se anulara antes del fin de ese periodo. En caso de que la otra parte no acusara recibo, se considerará que la notificación fue recibida por ella catorce días después de la fecha en la cual hubiere sido recibida por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 17

A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de las dos partes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones que conciernen a las autorizaciones dadas a la línea o líneas aéreas designadas por su parte para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

ARTICULO 18

El presente Convenio entrará en vigor provisionalmente a partir del quince de agosto de mil novecientos sesenta y definitivamente al recibir el Gobierno de los Estados Unidos de América la notificación del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos de que el Convenio ha sido aprobado por el Senado de la República.

El Convenio tendrá una duración de tres años a partir del quince de agosto de mil novecientos sesenta, a menos que se termine antes, de acuerdo con lo estipulado por el artículo 16 de este Convenio.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos han firmado el presente Convenio.

Hecho por duplicado en la ciudad de México, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el quince de agosto de mil novecientos sesenta.

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:
[L.S.] *Walter Buchanan*
Por el Gobierno de los Estados Unidos de América:
[L.S.] *Robert C. Hill*

CUADRO DE RUTAS

1.—La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, vía puntos intermedios en ambas direcciones, y de hacer escalas regulares en México en los puntos que se especifican en este párrafo:

- A. Nueva York, Washington-Ciudad de México.
- B. Chicago, Dallas, Fort Worth-Ciudad de México, vía puntos intermedios en los Estados Unidos.
- C. Los Angeles-Ciudad de Nueva Orleans-Ciudad de México.
- D. Nueva Orleans-Mérida y más allá a Guatemala y más allá.
- F. Miami-Mérida y más allá a Guatemala y más allá.
- G. Houston-Ciudad de México y más allá Guatemala y más allá, vía puntos intermedios en los Estados Unidos.
- H. San Antonio-Ciudad de México.
- I. Miami, Tampa/St. Petersburg-Mérida y Cozumel y más allá (carga y correo solamente).
- J. Miami, Tampa-Mérida, Ciudad de México.

2.—La línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de México tendrán el derecho de operar servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas que se especifican, vía puntos intermedios, en ambas direcciones y de hacer escalas regulares en los Estados Unidos de América en los puntos que se especifican en este párrafo:

- A. Ciudad de México-Washington, Nueva York y más allá de Nueva York a Europa.
- B. Ciudad de México-Dallas, Fort Worth, Chicago, vía puntos intermedios en México.
- C. Ciudad de México-Los Angeles, vía puntos intermedios en México.
- D. Mazatlán, Torreón, Monterrey-San Antonio, vía puntos intermedios en México.
- E. Ciudad de México-Miami y más allá.
- F. La Paz, Baja California-Los Angeles, vía puntos intermedios en México.
- G. Ciudad de México, Monterrey-San Antonio.
- H. Hermosillo-Tucson, vía puntos intermedios en México.
- I. (Pendiente).

3.—Las escalas en las rutas especificadas se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos, a opción de las líneas aéreas designadas con la excepción de la ruta J de los Estados Unidos de América, en la cual la línea aérea designada esta obligada a hacer una escala intermedia en Mérida, Yucatán.

[L.S.] *Walter Buchanan*

[L.S.] *Robert C. Hill*