

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

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá;

Siendo Partes en la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Considerando que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y como medio para promover el entendimiento amistoso y la buena voluntad entre los pueblos aumentan día a día;

Deseando estrechar aún más los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos;

Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

Deseando concluir un convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados;

Han designado, por tanto, plenipotenciarios debidamente autorizados para este fin quienes han convenido en lo siguiente:

ARTICULO I

Para los propósitos de este Convenio:

a) el término "Convenio" significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo;

b) el término "Convención de Chicago" significará la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma de los Estados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e, incluye cualquier anexo adoptado de acuerdo con el artículo 90 de esa Convención y cualquier modificación de los anexos o de la Convención de acuerdo con los artículos 90 y 94 de la misma;

c) el término "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y, en el caso de Canadá, el Ministro de Transportes, la Junta de Transportes Aéreos del Gobierno de Canadá o cualquier otra persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que ejerce en la actualidad el Ministro o la Junta;

d) el término "línea aérea designada", significará una línea aérea que una de las Partes Contratantes haya designado, por notificación escrita a la otra Parte, de conformidad con el Artículo III de este Convenio, para el desempeño de los servicios convenidos en las rutas especificadas en dicha notificación;

e) el término "servicios convenidos" significará los servicios aéreos que sean operados, en virtud de este Convenio, en las rutas especificadas en la Sección correspondiente del Cuadro de Rutas;

f) el término "territorio" significará la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que se encuentran sometidas a la soberanía, dominio protección o mandato del Estado interesado;

g) los términos "servicio aéreo", "servicio internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" significarán, respectivamente lo que se indica respecto de cada uno de ellos en el artículo 96 de la Convención de Chicago;

h) el término "capacidad", en relación con una aeronave, significará la carga comercial de esa aeronave, disponible entre el punto de origen y el punto de destino del servicio;

i) el término "capacidad", en relación con un servicio, significará la capacidad de las aeronaves usadas en tal servicio, multiplicada por la frecuencia con que operen tales aeronaves en un período y sobre una ruta determinados;

j) el término "ruptura de carga" significará el funcionamiento de uno de los servicios convenidos por una línea aérea designada, de manera que en una sección de la ruta se haga un vuelo en un avión diferente en capacidad a los que se usan en otra sección;

k) el término "ruta especificada", significará la ruta descrita en el Cuadro de Rutas de este Convenio en la cual una línea aérea designada está autorizada para operar;

l) el término "terminal" o "coterminal", significará el punto o puntos en el territorio de cada una de las Partes Contratantes, en los cuales una ruta especificada comienza o termina.

ARTICULO II

Cada una de la Partes Contratantes concede a la otra los derechos necesarios para la presentación de servicios aéreos por la líneas aéreas designadas, como sigue:

1.— Derechos de tránsito, de hacer escalas para fines no comerciales, de llevar al territorio de la otra Parte Contratante y traer de él, en el mismo vuelo, tráfico en tránsito procedente de puntos de terceros países o destinado a tales puntos; 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 mencionan en cada una de las rutas especificadas en el párrafo apropiado del Cuadro de Rutas adjunto.

2.—El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas designadas de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

3.—Nada en este artículo deberá interpretarse en el sentido de conferir a las líneas aéreas de una de las Partes Contratantes el privilegio de tomar, en el territorio de la otra Parte, personas, mercancías, o correo, para ser transportados mediante alquiler o remuneración y destinadas a otros puntos dentro del territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTICULO III

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar una línea aérea para el propósito de que opere los servicios convenidos en cada una de las rutas especificadas. Tal designación se notificará por escrito a la otra Parte Contratante.

2. Los servicios aéreos de una ruta determinada podrán ser inaugurados ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la parte a la cual se conceden los derechos, por una línea aérea de dicha parte, después de que esa parte hubiere designado a dicha línea aérea para dar servicio en esa ruta y la otra parte hubiere concedido la autorización correspondiente para funcionar. La otra parte estará obligada, con sujeción al Artículo IV, a otorgar la autorización sin demoras innecesarias, con la condición de que podrá exigir de la línea aérea designada que tiene los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales, antes de que se les permita dedicarse a prestar el servicio previsto en este Convenio.

3. Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho, previa notificación por escrito dirigida a la otra Parte, de retirar la designación de una línea aérea y substituir la designación de otra línea aérea.

ARTICULO IV

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante la autorización para prestar el servicio aéreo estipulado en el Artículo III de este Convenio, en el caso de que no esté 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 Contratante, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo V 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 V

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o 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 encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante 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 las aeronaves de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, o en su nombre por agentes de los mismos, a la entrada o salida del territorio de la

primera Parte Contratante, y mientras estén dentro de él.

ARTICULO VI

Los certificados de navegabilidad, títulos de aptitud, y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte Contratante que estuvieren todavía en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación 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 pudieren establecer de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada Parte Contratante 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 VII

El combustible, los aceites lubricantes, las piezas de repuesto, el equipo corriente y las provisiones de las aeronaves, introducidos al territorio de una de las Partes Contratantes, o puestos a bordo de una aeronave en dicho territorio, por la otra Parte Contratante o su línea o líneas aéreas designadas, o en nombre de cualquiera de ellas por sus agentes y destinados únicamente para ser usados por las aeronaves de dichas líneas aéreas, serán objeto por parte de la primera Parte Contratante, con respecto a derechos aduanales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes similares, nacionales o locales, de un tratamiento no menos favorable que el que se conceda a equipos similares introducidos a dicho territorio, o puestos a bordo de aeronaves en dicho territorio, y destinados a ser usados por las aeronaves o en ellas, de una línea aérea nacional de la primera Parte Contratante, o de la línea aérea más favorecida de cualquier otro Estado que se dedique a servicios aéreos internacionales.

ARTICULO VIII

Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes gozarán de oportunidades iguales y equitativas para operar cualquier ruta entre sus respectivos territorios que se halle comprendida en éste Convenio.

ARTICULO IX

En la explotación de los servicios troncales, descritos en este Convenio, por las líneas aéreas designadas 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 X

1.—Los servicios ofrecidos por las líneas aéreas designadas que funcionaren de acuerdo con este Convenio deberán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios.

2.—Queda entendido que los servicios que preste una línea aérea designada conforme a este Convenio retendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo 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 Contratantes aceptan, y, estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo deba guardar proporción:

- a) Con las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países a donde 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

3—Ambas Partes Contratantes 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

Contratantes y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de tercera y cuarta libertades entre el territorio de la otra Parte Contratante y un tercer país de la ruta.

4.—Con relación a esto ambas Partes Contratantes 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 designadas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y también en sus servicios continentales no sufran perjuicios.

5.—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 el territorio de la otra Parte Contratante, cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en este Convenio.

6.—Antes de efectuar cualquier aumento de la capacidad ofrecida en una de las rutas estipuladas o en la frecuencia del servicio de la misma, se dará aviso con no menos de quince (15) días de anticipación, por las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante interesada a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. En el caso de que esta última considere que dicho aumento no se justifica en vista del volumen de tráfico de la ruta o que resulte perjudicial u los intereses de la línea aérea que ésta haya designado, podrá solicitar, dentro del término de quince (15) días, una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta deberá iniciarse dentro de los treinta (30) días, siguientes a la solicitud y las líneas designadas tendrán la obligación de presentar cualquier información que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesto. En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las Partes dentro de los noventa (90) días siguientes a partir de la fecha de la solicitud de la consulta, la cuestión será sometida a arbitraje en los términos del artículo XIV. Mientras tanto, el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

ARTICULO XI

1.—Las tarifas que se aprueben de acuerdo con este artículo 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 Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

2.—Cualquier tarifa que una línea aérea designada de cualquiera de las Partes se proponga establecer por transporte de o a cualquier punto sobre una ruta especificada en su propio territorio:

a) A o de cualquier punto mencionado en la misma ruta especificado en el territorio de la otra Parte Contratante más allá;

b) A o del punto en el territorio de un tercer país más allá de su propio territorio mencionado en una ruta especificada que sea operada por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante; deberá, si así se le requiere, ser sometida por dicha línea aérea a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante cuando menos con cuarenta y cinco (45) días de anticipación a la fecha propuesta para su iniciación, a menos que la Parte Contratante a la que se le someta permita presentarla en un plazo menor. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes harán todo lo posible para cerciorarse 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 uso de tipo de cambio imaginarios para la conversión de monedas.

3.—Las dos Partes Contratantes reconocen que, durante cualquier período por el cual cualquiera de las Partes Contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo otras Asociaciones de líneas aéreas internacionales, todo arreglo de tarifas celebrado por medio de estos procedimientos y que comprenda líneas aéreas de esa Parte Contratante estará sujeto a la aprobación de la misma Parte Contratante.

4.—Si una Parte Contratante, al recibir la notificación a que se refiere el párrafo anterior, no estuviere de acuerdo con la tarifa que se propone, informará de ello a la otra Parte Contratante cuando menos con treinta (30) 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 de la tarifa conveniente.

5.— Si una Parte Contratante, al examinar una tarifa existente establecida por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, no está satisfecha con dicha tarifa, la notificará a la otra Parte Contratante y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto de la tarifa apropiada, dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la notificación.

6.—En caso de llegar a un acuerdo, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 4 ó 5 de este

artículo, la tarifa así convenida será puesta en vigor en la fecha convenida.

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

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

la Parte Contratante que haya suscitado la objeción a una tarifa podrá adoptar las medidas que considere necesarias para evitar la iniciación o continuación del servicio en cuestión con la tarifa que se objeta, pero la Parte Contratante que haya suscitado la objeción a una tarifa existente deberá notificar a la otra Parte Contratante con treinta (30) días de anticipación a la fecha en que vaya a surtir efecto la acción que pretenda tomar para evitar la continuación del servicio en cuestión. La Parte Contratante que haya suscitado la objeción no requerirá que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que carguen sus propias líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

Se entiende que el procedimiento de los párrafos 4, 5 y el presente, es aplicable únicamente en los casos de conflicto extremo entre las líneas aéreas designadas y las autoridades aeronáuticas correspondientes. Los casos normales de no aprobación de tarifas por falta de cumplimiento de determinados requisitos por parte de la línea aérea designada que solicita la aprobación, o por determinadas modificaciones a reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

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 respecto de la tarifa apropiada dentro de un plazo de seis meses 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, se aplicarán las disposiciones del Artículo XIV de este Convenio, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes.

9.—Cada Parte Contratante se compromete a realizar todos los esfuerzos posibles para asegurar que cualquiera tarifa especificada en términos de la moneda nacional de una de las partes sea fijada 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 en la moneda nacional de la otra Parte Contratante.

ARTICULO XII

1. Ambas Partes Contratantes convienen que, con sujeción a las disposiciones de este artículo, una línea aérea designada por cualquiera de las Partes podrá celebrar arreglos de "pool" para operar cualquiera de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas de este Convenio.

2. "Pool" significa cualquier arreglo hecho por una línea aérea designada con otra línea aérea o líneas aéreas de la misma o distinta nacionalidad con el objeto de operar mancomunadamente cualquiera de los servicios aéreos convenidos y distribuirse entre ellas los ingresos y los gastos resultantes.

3. Para los efectos de dicho "pool" una línea aérea designada podrá establecer itinerarios, horarios, tarifas, unidas o combinadas, celebrar contratos de arrendamiento, con o sin tripulación, fletamento e intercambio de equipo.

4. Cualquier arreglo que celebre una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes deberá ser notificado por escrito a la otra Parte Contratante.

5. Los arreglos a que se refiere este artículo están limitados a "pools" en cualquiera de las rutas especificadas

a) Entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes,

b) Entre una línea aérea designada y otra u otras líneas aéreas de la misma Parte Contratante;

c) Entre una línea aérea designada por una de las Partes Contratantes y una línea aérea o línea aéreas de un tercer país que esté o estén autorizadas por la otra Parte Contratante para ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades o derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertades en el punto del territorio de la otra Parte Contratante a través del cual el servicio de "pool" vaya a ser operado

6. Nada de lo estipulado en este artículo impedirá la constitución y operación de los demás organismos mixtos, entidades internacionales o acuerdos de "pool" a que se refieren los Artículos 77 y 79 de la Convención de Chicago.

ARTICULO XIII

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en todo momento la celebración de consultas

entre las autoridades competentes de las dos Partes 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 Ministerio de Relaciones Exteriores de Canadá 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 entrara en vigor después de que haya sido aprobada mediante el mismo procedimiento seguido respecto al presente Convenio.

ARTICULO XIV

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio o su Cuadro de Rutas dispongan otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación de este Convenio o su Cuadro de Rutas, que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del Tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.
2. Cada una de las Partes Contratantes designa a un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido.
3. Si dentro del término señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, el puesto será ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a su práctica.
4. Las Partes Contratantes se comprometen a acatan cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. Los gastos del tribunal de arbitraje serán costeados a prorrata por ambas Partes.

ARTICULO XV

Este Convenio y todas las modificaciones que la hagan se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XVI

En caso de que ambas partes Contratantes lleguen a ser partes en un Convenio Multilateral sobre Transporte Aéreo, este Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones del Convenio Multilateral.

ARTICULO XVII

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier tiempo notificar a la otra Parte Contratante su deseo de poner fin a este Convenio. Esta notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En caso de denuncia por alguna de las Partes Contratantes, este Convenio quedará sin efecto seis meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante ha recibido la notificación respectiva a menos que antes de cumplirse este plazo la notificación sea revisada por mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes.

Cuando la otra Parte Contratante no acuse recibo, la notificación se considerará como recibida catorce días después de su entrega a la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XVIII

Este Convenio podrá ser revisado al cabo de 3 años a partir de esta fecha, o en cualquier fecha posterior, si cualquiera de las Partes solicita negociaciones de acuerdo con el Artículo XIII de este Convenio. Sin embargo mientras se revisa o expira de acuerdo con el artículo XVII, este Convenio incluyendo el presente Cuadro de Rutas y los derechos que en él se conceden, permanecerá en vigor.

ARTICULO XIX

El acuerdo sobre Transportes Aéreos concluido entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá el 27 de julio de 1953, cesará de surtir efecto provisionalmente en la fecha de la

firma de este Convenio y expirará en la fecha en que este Convenio entre en vigor.

ARTICULO XX

Este Convenio surtirá efectos provisionalmente a partir de la fecha de su firma y, entrará definitivamente en vigor en una fecha que será fijada en un canje de notas diplomáticas el cual deberá efectuarse una vez que las Partes Contratantes hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales.

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

Hecho por duplicado en la Ciudad de México, en los idiomas de español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el día veintiuno del mes de diciembre del año do mil novecientos sesenta y uno.

Por el Gobierno de los Estados
Unidos Mexicanos.
[L.S.] *Manuel Tello*

Por el Gobierno
del Canadá.
[L. S.] *Arthur Irwin*

CUADRO DE RUTAS SECCION II

La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en cada una de las rutas aéreas que se especifican y de hacer escalas regulares en Canadá en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección tal como se indica en la sección III siguiente:

Punto de salida	Destino territorio	Puntos más allá
1. Vancouver, Calgary	MEXICANO Guadalajara, México D.F.	Más allá de México, D.F. a Lima, Perú y más allá.
2. Montreal, Toronto, Windsor.	Guadalajara, México, D.F.	Más allá de México, D.F. a Lima, Perú y más allá.

SECCION III

1. Se conviene que cuando el Convenio entre en vigor, inicialmente se operarán las siguientes frecuencias;

A. A PUNTOS MAS ALLA

Tres frecuencias semanales por la línea aérea designada por cada Parte Contratante en cada una de las rutas especificadas en el Convenio, como sigue:

(1) Por la línea aérea designada por México en el tramo de la ruta más allá de Vancouver en la ruta número 1 de la Sección I anterior que en el tramo de la ruta más allá de Montreal en la ruta 2 de la Sección I anterior.

(2) Por la línea aérea designada por Canadá en el tramo de la ruta más allá de México, D.F., en la ruta 1 de la Sección II anterior y en el tramo de la ruta mas allá de México, D.F., en la ruta número 2 de la Sección II anterior.

B. ENTRE LOS DOS PAISES

1. Tres frecuencias semanales por la línea aérea designada por cada Parte Contratante en cada una de las rutas especificadas en el Convenio, come sigue:

(1) Por la línea aérea designada por México en el tramo de la ruta México, D.F., Guadalajara-Calgary, Vancouver en la ruta número 1 de la Sección I anterior.

(2) Por la línea aérea designada por Canadá en el tramo de la ruta Vancouver, Calgary—Guadalajara, México, D.F., en la ruta número 1 de la Sección II anterior.

2. Tres frecuencias semanales durante el periodo del 1º de mayo al 31 de octubre y cuatro frecuencias semanales durante el periodo del 10 de noviembre al 30 de abril por la línea aérea designada en cada Parte Contratante en cada una de las rutas especificadas en el Convenio, como sigue:

(1) Por la línea aérea designada por México en el tramo de la ruta México, D.F. Guadalajara-Windsor, Toronto, Montreal en la ruta número 2 de la Sección II anterior.

(2) Por la línea aérea designada por Canadá en el tramo de la ruta Montreal, Toronto, Windsor-Guadalajara, México, D.F. en la ruta número 2 de la Sección II anterior.

2. Con respecto a las Secciones I y II anteriores los – puntos de salida y destino tanto en México como en Canadá que allí se señalan, serán considerados como coterminales y cualquier punto o puntos en cualquier, ruta podrá ser omitido en cualquier vuelo.