

CONVENIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y SUIZA SOBRE TRANSPORTES AÉREOS

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Consejo Federal Suizo;

Considerando que los Estados Unidos Mexicanos y Suiza son 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 1

Para los propósitos del presente Convenio:

- A. El término "convenio" significa el presente Convenio y el Cuadro de Rutas anexo al mismo.
- B. El término "autoridades aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a 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 Suiza, la Oficina Aeronáutica Federal a la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Oficina Aeronáutica Federal.
- C. El término "línea aérea" significa toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.
- D. El término "línea aérea designada" significa, 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 anexo al Convenio.
- E. El término "capacidad de una aeronave" significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo.
- F. El término "capacidad ofrecida" significa el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un periodo dado.
- G. El término "ruta aérea" significa el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave asignada a un servicio aéreo regular.
- H. El término "ruta especificada" significa la ruta descrita en el Cuadro de Rutas adjunto a este Convenio.
- I. El término "coeficiente de carga de pasajeros" significa la relación entre el número de pasajeros que transporte una línea aérea en una ruta especificada y en un lapso dado dividido por el número de asientos ofrecidos por la misma línea aérea en la misma ruta y en el mismo lapso.
- J. El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos en un lapso dado, que una

línea aérea efectúa en una ruta especificada.

K. El término "ruptura de carga" significa el hecho de cambiar en una ruta especificada, una aeronave por otra, de capacidad diferente.

L. El término "vuelos de itinerario" significa los vuelos efectuados por las líneas aéreas designadas sobre rutas especificadas, sujetas a los horarios autorizados.

M. Los términos "territorio" "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tendrán la significación que los atribuye la Convención de Chicago.

ARTICULO 2

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo.

2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará en la explotación de los servicios internacionales, de los siguientes derechos:

- a) Atravesar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
- c) Embarcar y desembarcar en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo, pasajeros, carga y correo.

3. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que la línea aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inaugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

4. Estos derechos en ningún caso implicarán la facultad de combinar rutas especificadas.

ARTICULO 3

1. El servicio aérea de una ruta especificada podrá ser inaugurado por la línea aérea designada ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, una vez otorgado por la otra Parte Contratante el permiso correspondiente. Dicha otra Parte Contratante este obligada a otorgarla, exigiendo a la línea aérea designada que llene los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte Contratante, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades.

2. Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se comunicarán a la brevedad posible la designación de la línea aérea y las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

ARTICULO 4

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, el permiso para prestar en servicio aéreo, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea están 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 presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejarán de llenar las condiciones bajo las cuales se atorgan los derechos a las contenidas en el permiso concedido.

ARTICULO 5

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 a la operación 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 que rigen en su territorio la entrada, la permanencia y la salida de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como los relativos a las formalidades de entrada, de salida, de emigración y de inmigración, la aduana y las medidas sanitarias se aplican a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante mientras aquéllos se encuentran en dicho territorio.

ARTICULO 6

Los certificados de la aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante, que estuvieren 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, bajo 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 establecidas de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y las licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

ARTICULO 7

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte Contratante, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos, servicios o instalaciones. Sin embargo, las Partes Contratantes convienen en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos, servicios e instalaciones por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

2. Las aeronaves utilizadas por la línea aérea designada por una Parte Contratante en los servicios acordados, serán admitidas en el territorio de la otra Parte Contratante con exención de las impuestas aduanales, derechos de inspección y de otros derechos e impuestos similares.

3. Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para trabajo de mantenimiento, así como las provisiones, introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante, para uso exclusivo de las aeronaves de dicha Parte Contratante, estarán exentos, a base de reciprocidad, de las impuestas de aduana, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares; sin embargo, no pueden ser desembarcados sino con la autorización de las autoridades aduanales de la otra Parte Contratante.

4. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares, aun cuando dichos artículos sean usadas o consumidas por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

5. El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se pongan a bordo de las aeronaves de las líneas

de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usadas en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduana, arbitrios, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares.

ARTICULO 8

Las Partes Contratantes convienen en que las líneas aéreas designadas gozarán de un tratamiento justo y equitativo para que puedan explotar con iguales posibilidades los servicios aéreos acordados entre los territorios de las Partes Contratantes.

ARTICULO 9

En la explotación de los servicios aéreos consignados en este Convenio por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten.

ARTICULO 10

1. Queda entendido que los servicios que preste una línea aérea designada conforme al presente Convenio retendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países, en el entendimiento de que la línea aérea designada podrá proporcionar servicio aéreo internacional entre el territorio de la Parte Contratante que la designa y otros puntos, en las rutas especificadas.

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

3. El derecho de embarcar o desembarcar, en la prestación de dichos servicios, tráfico internacional destinado a terceros países o procedente de ellas 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 sujeta 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 a donde va destinado finalmente el tráfico;

b) Con las necesidades de los servicios aéreas directos; y

c) Con las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tornarse en consideración los servicios locales y regionales.

4. 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 en tercer país de la ruta.

5. Con relación a este, ambas Partes Contratantes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es en derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan por 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.

6. 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 ella modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en este Convenio,

7. Antes de efectuar cualquier aumento de la capacidad ofrecida en una de las rutas especificadas 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 a los intereses de la línea aérea que ésta haya designada, 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 aéreas designadas tendrán la obligación de presentar cualquier información que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesta. En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las Partes Contratantes 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 13. Mientras tanto, el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

ARTICULO 11

1. Las tarifas de todo servicio convertido serán fijadas a precios razonables teniendo en cuenta todos los elementos determinantes, incluyendo el costo de la explotación, un beneficio razonable, las características de cada servicio y las tarifas percibidas por otras líneas aéreas.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo serán, de ser posible, fijadas de común acuerdo por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y después de haber consultado a otras líneas aéreas que sirvan, en todo o en parte, la misma ruta. Las líneas aéreas designadas podrán realizar este acuerdo recurriendo al procedimiento de fijación de las tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.). Las tarifas deberán ser sometidas para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para que entren en vigor. Este plazo podrá ser reducido en casos especiales si las autoridades aeronáuticas acuerdan en este sentido.

3. Las tarifas que se propongan establecer una línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, deberán comprender las cuotas del punto de origen al punto del destino señaladas en las rutas especificadas, de ellos a los puntos intermedios y entre éstos, así como a los puntos más allá de los puntos señalados como terminales, con tal que se trate del mismo número de vuelo con la misma aeronave.

4. Si las líneas aéreas designadas no pudieren llegar a un acuerdo o si las tarifas no son aprobadas por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán en fijar la tarifa por acuerdo mutuo.

5. A falta de acuerdo, la desavenencia será sometida al arbitraje previsto en el artículo 13 del presente Convenio.

6. 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. Las causas normales de no aprobación de tarifas por falta de cumplimiento de determinados requisitos por parte de la otra línea aérea designada que solicita la aprobación, o por determinadas modificaciones o reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

7. Las tarifas ya establecidas quedarán en vigor hasta que nuevas tarifas sean fijadas conforme a las disposiciones del presente artículo a del artículo 13 del presente Convenio.

ARTICULO 12

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de discutir la interpretación, aplicación a 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 los conductos diplomáticos. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un Canje de Notas diplomáticas.

2. Las enmiendas así aprobadas se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha del Canje de Notas diplomáticas y entrarán en vigor tan pronto como ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

ARTICULO 13

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación a aplicación de este Convenio, 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 designará un arbitro dentro del termino de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer arbitro 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 arbitro, 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 acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la repartición de los gastos que resulten de este procedimiento.

ARTICULO 14

Este Convenio y todas las enmiendas serán registradas 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 Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

ARTICULO 16

Cualquiera de las dos Partes Contratantes podrá, en todo momento, dan aviso a la otra Parte Contratante de su intención de poner fin al presente Convenio, abrigándose a avisar simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio quedará sin efecto a los seis (6) meses de la fecha de recibo del aviso de terminación. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo, se considerará que el aviso fue recibido por ella catorce (14) días después de la fecha de recibo del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 17

El presente Convenio está sujeto a ratificación. El canje de los instrumentos de ratificación se hará a la brevedad posible en Berna.

ARTICULO 18

El presente Convenio se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor definitivamente en la fecha del canje de los Instrumentas de Ratificación.

ARTICULO 19

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 16, el presente Convenio tendrá una duración de tres (3) años a partir de la fecha de su firma y se entenderá tácitamente renovada por otra periodo de tres (3) años y así sucesivamente a menos que una de las Partes Contratantes solicite su revisión con seis (6) meses de anticipación a la fecha de su terminación.

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

Hecho por duplicado en la Ciudad de México, en los idiomas español y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el día dos del mes de junio del año mil novecientos sesenta y seis.

Por el Gobierno de los
Estados Unidos Mexicanos
[L.S.] *Antonio Carrillo Flores*
Secretaria de Relaciones
Exteriores

Por el Consejo Federal
Suizo
[L.S.] *Fernand Bernoulli*
Embajador Extraordinario
y Plenipotenciario

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

La línea aérea designada por el Gobierno de México tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la ruta que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este Cuadro de Rutas.

RUTA	EQUIPO		FRECUENCIA
	Modelo	Capacidad	SEMANTAL
Puntos en territorio mexicano-puntos inter-medios (1)-Zurich y/o Ginebra y/o Basilea y/o Berna (2) (3) y puntos más allá (1) (4).	DC-8	150	2

NOTAS:

- (1) Los derechos de quinta libertad y los derechos de parada estancia (stop-over) hacia puntos en territorio suizo y desde puntos en territorio suizo, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.
- (2) La línea aérea designada no podrá operar más de dos puntos, de entre los mencionados, en territorio suizo.
- (3) Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada estancia (stop-over) podrán ser ejercidos en territorio suizo.
- (4) Los puntos intermedios y los puntos más allá en la ruta especificada se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.

SECCION II

La línea aérea designada por Suiza tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en la ruta que se especifica y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este Cuadro de Rutas.

R U T A	EQUIPO		FRECUENCIA SEMANAL
	Modelo	Capacidad	
Puntos en territorio suizo-puntos intermedios (1)(4)-Ciudad de México y/o Mérida y/o Acapulco y/o Guadajajara (2) (3) y puntas más allá (1) (4).	DC-8	150	2

NOTAS:

- (1) Los derechos de quinta libertad y los derechos de parada estancia (stop-over) hacia puntos en territorio mexicano y desde puntos en territorio mexicano, no podrán ser ejercidos en la ruta antes citada.
- (2) La línea aérea designada no podrá operar más de dos puntos, de entre los mencionados, en territorio mexicano.
- (3) Ni los derechos de cabotaje, ni los derechos de parada estancia (stop-over) podrán ser ejercidos en territorio mexicano.
- (4) Los puntos intermedios y los puntas más allá en la ruta especificada se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.