

## **CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA**

Los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Alemania;

Siendo Partes en la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para la firma de 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 menos que en el texto se estipule de otro modo,

1. 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 y en el caso de la República Federal de Alemania, el Ministro Federal de Transportes o en ambos casos la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejercen estas autoridades;
- 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;
- 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 período 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;
  - 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, sujetos a los horarios autorizados.
2. Los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tendrán, para los propósitos del presente Convenio, la significación que les atribuye la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de diciembre de 1944 en los artículos 2 y 96.

## **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.
2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozar 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, pasajeros, carga y correo.
3. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedir que la línea aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inaugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas.
4. Estos derechos en ningún caso implican la facultad de combinar rutas especificadas.

## **ARTICULO 3**

1. El servicio aéreo de una ruta especificada, podrá ser inaugurado por la línea aérea ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte Contratante a la cual se conceden los derechos, después de que esa Parte hubiere designado a dicha línea aérea para dar servicio en esa ruta y una vez otorgado por la otra Parte Contratante, el permiso correspondiente. Dicha otra Parte Contratante está obligada a otorgarlo, 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. A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse a la brevedad posible 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 un 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 dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio o en el caso de que la línea aérea designada no cumpliera con las condiciones contenidas en el permiso concedido; sin embargo, cada Parte Contratante ejercer este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el artículo 13 de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar sus condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

#### **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 relativos a la admisión en su territorio, la permanencia y la salida de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como reglamentos de entrada, salida, despacho, migración, aduana, y sanidad 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 a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte o mientras aquéllos se encuentran en dicho territorio.

## **ARTICULO 6**

Los certificados de 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 concedidos 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, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.
2. Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y 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 los impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes federales, estatales y municipales.
3. 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 impuestos o gravámenes federales, estatales y municipales, aun cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.
4. 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 usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduana, arbitrios, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes federales, estatales y municipales.

## **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. 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.

2. Los servicios prestados por las líneas aéreas designadas 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 ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas se ejercer conforme a los principios generales de evolución metódica, que ambas Partes Contratantes aceptan, y estar 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 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.

4. 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.

5. Con relación a lo estipulado en el párrafo 4 de este artículo ambas Partes Contratantes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es un 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 ser 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.

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 dar aviso con no menos de quince días de anticipación, por las autoridades aeronáuticas de la 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 designado, podrá solicitar, dentro del término de quince días una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta deber iniciarse dentro de los treinta 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 propuesto. En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las Partes Contratantes dentro de los noventa días siguientes a partir de la fecha de la solicitud de la consulta, la cuestión ser sometida al arbitraje en los términos del artículo 14. Mientras tanto, el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

#### **ARTICULO 11**

1. Las tarifas de todo servicio convenido serán fijados 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, fijada 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 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 proponga establecer una línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, deberán comprender las cuotas del punto de origen al punto de destino señalados 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 14 del presente Convenio.
6. Se entiende que el procedimiento de los párrafos 4 y 5 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.
7. Las tarifas ya establecidas quedarán en vigor hasta que nuevas tarifas sean fijadas conforme a las disposiciones del presente artículo o del artículo 14 del presente Convenio.

## **ARTICULO 12**

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

## **ARTICULO 13**

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar, a través de los conductos diplomáticos correspondientes, la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta días contados a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes reciba la petición hecha por la otra Parte Contratante.
2. Las enmiendas así acordadas entrarán en vigor después del cumplimiento de sus respectivas disposiciones constitucionales y después de que ambas Partes Contratantes lo confirmen mediante un Canje de Notas diplomáticas.

## **ARTICULO 14**

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia, entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o 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 designar un árbitro dentro del término de sesenta días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta días antes aludido.

3. Si dentro del término señalado no se llega a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, el puesto ser ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a su práctica.

4. El tribunal de arbitraje decide por mayoría de votos. Las decisiones son obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragar los gastos de su árbitro así como los de su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro diariamente así como los demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes Contratantes. Por lo demás, el tribunal de arbitraje adoptar su propio reglamento.

#### **ARTICULO 15**

Si empezare a regir una Convención general y multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas Partes Contratantes, el presente Convenio ser modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 13.

#### **ARTICULO 16**

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### **ARTICULO 17**

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

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, el presente Convenio tendrá una duración de tres años a partir de la fecha de su firma y se entender tácitamente renovado por otro



período de tres años y así sucesivamente, a menos que una de las Partes Contratantes solicite su revisión con seis meses de anticipación a la fecha de su terminación.

## **ARTICULO 18**

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

El presente Convenio entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

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

Hecho en la ciudad de México, en dos originales, en los idiomas español y alemán, siendo ambos textos igualmente auténticos, el día ocho del mes de marzo del año mil novecientos sesenta y siete.

Por los Estados Unidos Mexicanos, Lic. Antonio Carrillo Flores.- Rúbrica.- Secretario de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos.

Por la República Federal de Alemania, Dr. Carl August Zapp.- Rúbrica.- Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Federal de Alemania.

## **CUADRO DE RUTAS**

### **SECCION I**

La línea aérea designada por los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en las rutas que en seguida se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos-puntos intermedios-Colonia, Frankfurt/M y Munich-puntos más allá .

### **SECCION II**

La línea aérea designada por la República Federal de Alemania tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en las rutas que en seguida se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo:

Puntos en la República Federal de Alemania-puntos intermedios-Monterrey, Mérida y ciudad de México-puntos más allá .

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Alemania, firmado en la ciudad de México, Distrito Federal, el día siete del mes de marzo del año mil novecientos sesenta y siete.