

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LA INDIA

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de la India (en adelante denominados "las Partes");

SIENDO Partes de la Convención sobre Aviación Civil internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO promover servicios aéreos internacionales entre sus respectivos territorios;

DESEANDO promover un sistema de aviación internacional con base en la competencia entre aerolíneas;

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad operacional y seguridad en los servicios aéreos internacionales; y reafirmando su preocupación acerca de los actos o amenazas contra la seguridad de aeronaves, que ponen en peligro la seguridad o bienes de las personas, afectan de manera negativa la operación de los servicios aéreos y disminuyen la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los propósitos del presente Convenio, a menos que se establezca de otra manera, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y en el caso de la República de la India el Ministerio de Aviación Civil, a través del Director General de Aviación Civil, o en ambos casos, cualesquiera otros individuos o instituciones autorizados para asumir las funciones que llevan a cabo las autoridades mencionadas;

2. "Convenio" significa el presente Convenio, sus Anexos y cualquier enmienda a ellos;

3. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94 (a) de la Convención y que haya sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o enmienda a ella, adoptado de acuerdo con el Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tales Anexos o enmiendas sean vigentes para ambas Partes en cualquier momento;

4. "Aerolínea designada" significa una aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio;

5. "Costo total" significa el costo de proporcionar servicios aeroportuarios, de navegación aérea, seguridad aeroportuaria y otros servicios relacionados, más un cargo adicional razonable por costos administrativos;

6. "Servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

7. "Tarifa" significa el precio cobrado por la transportación de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones y reglas que regulan la aplicación del costo de transportación, dependiendo de las características del servicio proporcionado, de conformidad con el cual esa cantidad será aplicada, excluyendo la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;

8. "Parada para fines no-comerciales", "aerolínea", "servicio aéreo" y "territorio" tienen el significado especificado en los Artículos 2 y 96 de la Convención;

9. "Cargos al usuario" significa el cargo impuesto a las aerolíneas por la prestación de servicios aeroportuarios, instalaciones de navegación aérea o de seguridad de la aviación o servicios que incluyan servicios relacionados e instalaciones;

10. "Frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una aerolínea opera en una ruta especificada en un periodo de tiempo; y

11. "Rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio.

Artículo 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en el presente Convenio para el propósito de establecer servicios aéreos internacionales regulares, en las rutas especificadas en el apartado correspondiente del Anexo al presente Convenio. Tales servicios y rutas serán denominados en adelante "servicios convenidos" y "rutas especificadas", respectivamente.

2. Sujeto a las disposiciones del presente Convenio, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los derechos siguientes:

- a) sobrevolar, sin aterrizar, a través del territorio de la otra Parte;
- b) hacer escalas en el territorio de la otra Parte sin propósitos de tráfico; y
- c) mientras operan un servicio convenido en una ruta especificada, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte también gozarán del derecho de embarcar y desembarcar en tráfico internacional pasajeros y carga, incluyendo correo, de manera separada o combinada, en el territorio de la otra Parte, en el punto(s) especificado(s) para esa ruta en el Cuadro de Rutas del presente Convenio.

3. La(s) aerolínea(s) de cada Parte, distintas a las designadas de conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio, también gozarán de los derechos especificados en los incisos a) y b) del numeral 2 del presente Artículo.

4. Nada de lo dispuesto en el numeral 2 del presente Artículo se considerará que confiere a la(s) aerolínea(s) designada(s) por una Parte el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga incluyendo correo destinados a otro punto en el territorio de esa Otra Parte.

Artículo 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar una aerolínea o aerolíneas con el propósito de operar los servicios convenidos en cada una de las rutas especificadas en el Anexo y de retirar o modificar tales designaciones. Las designaciones deberán presentarse por escrito y transmitirse a la otra Parte a través de la vía diplomática, debiendo señalar si la aerolínea se encuentra autorizada a operar el tipo de servicios especificados en el Anexo.

2. Después de recibir la designación y las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y condiciones establecidas para las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes sin demora en el procedimiento, siempre que:

- a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea pertenezca a la Parte que la designó, nacionales de esa Parte o ambos;
- b) la aerolínea designada reúna las condiciones prescritas de conformidad con las leyes y reglamentos normalmente aplicados por esa Parte a la operación de los servicios aéreos internacionales, considerando la solicitud o solicitudes; y
- c) la Parte que designó la aerolínea mantenga y maneje los estándares establecidos en el Artículo 7 y Artículo 8.

Artículo 4

Revocación de la Autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada por la otra Parte cuando:

- a) la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea no pertenezca a la otra Parte, nacionales de esa Parte o ambos;
- b) esa aerolínea haya dejado de cumplir con las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 5 del presente Convenio; o
- c) la otra Parte no mantenga y maneje los estándares establecidos en el Artículo 7.

2. A menos que sea esencial tomar acción inmediata para que se continúe incumpliendo con los incisos a) y c) del numeral 1 del presente Artículo, los derechos establecidos en este Artículo deberán ser ejercidos únicamente después de realizar consultas con la otra Parte.

3. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, de conformidad con las disposiciones del Artículo 8.

Artículo 5

Aplicación de Leyes

1. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, la(s) aerolínea (s) designada(s) por la otra Parte, deberán cumplir con las leyes y reglamentos relacionados con la operación y navegación de aeronaves en esa Parte.

2. Durante la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relacionados con el ingreso o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluyendo los reglamentos relacionados con entrada, despacho aduanero, seguridad de la aviación, migración, pasaportes, aduanas y cuarentena o en el caso de correo, la reglamentación postal) deberán cumplirse por, o en nombre de tales pasajeros, tripulación o transportistas de carga de las aerolíneas designadas por la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes deberá dar preferencia en la aplicación de reglamentos en materia de derechos aduaneros, migración, cuarentena y similares, a sus propias aerolíneas, a cualquier otra o a una aerolínea designada por la otra Parte que preste servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 6

Certificados y Licencias

1. Los Certificados de Aeronavegabilidad, Certificados o títulos de competencia y Licencias expedidos o revalidados por una de las Partes que no hayan expirado, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la operación de los servicios convenidos por sus aerolíneas designada(s) en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas, cuando los requisitos bajo los cuales dichos certificados o licencias fueron expedidos o revalidados, sean los mismos o mayores que el mínimo establecido en la Convención.

2. Cada Parte se reserva el derecho a no reconocer la validez de los títulos o certificados de competencia y las licencias expedidos a sus propios nacionales por la otra Parte para vuelos dentro de su propio territorio.

Artículo 7

Seguridad Operacional

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas concernientes a los estándares de seguridad mantenidos por una aerolínea designada por la otra Parte relacionados con las instalaciones aeroportuarias, tripulación, aeronaves y operación de las aerolíneas designadas.

2. Si con posterioridad a tales consultas, una Parte identifica que los estándares de seguridad en las áreas referidas en el numeral 1, que reúnen los estándares establecidos en ese momento de conformidad con la Convención, no son efectivamente mantenidos y manejados por las aerolíneas designadas por la otra Parte, la otra Parte deberá notificar dichos hallazgos y las medidas consideradas necesarias para alcanzar esos estándares mínimos y la otra Parte deberá tomar las acciones correctivas apropiadas.

3. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o limitar la autorización de operación o los permisos técnicos de una(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte en el caso de que la otra Parte no tome las medidas correctivas apropiadas dentro de un periodo de tiempo razonable.

4. Cualquier acción tomada por una Parte de conformidad con el numeral 3 deberá concluirse una vez que el fundamento para dicha acción deje de existir.

Artículo 8

Seguridad Aérea

1. Las Partes reafirman, de conformidad con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Convenio. Las Partes, sin limitar sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, deberán actuar, particularmente, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y su Protocolo firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1o. de marzo de 1991 y cualquier otra convención sobre seguridad de la aviación de la cual ambas Partes se conviertan en miembros.

2. Las Partes, a solicitud de cualquiera de Ellas, deberán otorgarse toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos de seguridad de tales aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como de cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación civil aérea.

3. Las Partes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas y establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional que se denominan Anexos a la Convención. Las Partes solicitarán que los operadores de las aeronaves de su registro, operadores de aeronaves que tengan su oficina principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de acuerdo con tales disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en cumplir con las disposiciones de seguridad requeridas por la Otra Parte para la entrada al territorio de esa otra Parte y tomar las medidas adecuadas para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, tripulación, su equipaje y objetos de mano, así como carga de la aeronave y provisiones, antes y durante el abordaje o aterrizaje. Cada Parte dará también consideración favorable a cualquier solicitud de la otra Parte para tomar medidas especiales de seguridad frente a una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o cualquier otro acto ilícito contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes deberán asistirse facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar de manera rápida y segura dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte ha incumplido con las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. Si no se alcanza algún acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, se considerará que existen bases suficientes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. Una Parte podrá tomar acciones temporales de manera previa a la expiración de los quince (15) días cuando se requieran por una emergencia.

Artículo 9

Oportunidades Comerciales

1. Las aerolíneas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios aéreos.

2. Las aerolíneas de cada Parte deberán estar autorizadas, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relacionados con la entrada, residencia y empleo, para ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte personal gerencial, de ventas, técnico, operacional y otro personal especializado requerido para la venta/prestación de servicios aéreos.

3. Cualquier aerolínea de cada Parte podrá comercializar de manera directa la venta de servicios aéreos en el territorio de la otra Parte y, a su discreción, a través de sus agentes, excepto como lo prevea de manera específica la regulación para vuelos de fletamento del país en el cual se origine éste, que se relacionen con la protección de los derechos de los pasajeros de cancelación y devolución de pagos. Cada aerolínea tendrá derecho de vender la transportación, y cualquier persona estará en libertad de adquirirla en la moneda de ese territorio o en moneda de libre convertibilidad.

4. Cada aerolínea tendrá el derecho de convertir y reenviar a su país, a solicitud, los ingresos locales que excedan de las cantidades desembolsadas. La conversión y el envío deberán autorizarse de manera expedita y sin restricciones o impuestos al tipo de cambio aplicable a esas transacciones al momento en que esos ingresos sean presentados para su conversión y envío, de conformidad con la legislación nacional y reglamentos que apliquen los pagos corrientes.

5. Las aerolíneas de cada Parte tendrán autorizado pagar en moneda local, en el territorio de la otra Parte, gastos locales incluidos las compras de combustible. A su discreción, las aerolíneas de cada Parte podrán pagar en monedas de libre convertibilidad tales gastos en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la regulación monetaria local.

6. No obstante lo establecido en el presente Artículo, el ejercicio de los derechos en él contenidos, deberá realizarse de acuerdo con la legislación nacional aplicable y las Partes se obligan a que ésta será aplicada de manera no discriminatoria y consistente con los propósitos del presente Convenio.

Artículo 10

Arreglos de Cooperación Comercial

1. La(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte podrán realizar arreglos de cooperación comercial, tales como código compartido, bloqueo de espacios o cualquier otro arreglo comercial, con

- a) la(s) aerolínea(s) designada(s) de la misma Parte; o
- b) la(s) aerolíneas(s) designada(s) de la otra Parte; o
- c) la(s) aerolíneas(s) de un tercer país.

2. La(s) aerolínea(s) operadora(s) involucradas en los arreglos de cooperación comercial deberán contar con los derechos de tráfico, incluyendo los derechos de ruta, las autorizaciones de capacidad y reunir los requisitos normalmente aplicables a tales arreglos.

3. La(s) aerolínea(s) comercializadoras involucradas en los arreglos de cooperación comercial deberán contar con los derechos de ruta y reunir los requisitos normalmente aplicables a tales arreglos.

4. La capacidad total operada por los servicios aéreos realizados de conformidad con tales arreglos, será contada únicamente contra la capacidad autorizada a la Parte que designa a la(s) aerolínea(s) operadora(s). La capacidad ofrecida por la(s) aerolíneas(s) comercializadora(s) sobre tales servicios, no será contada en contra de la capacidad autorizada a la Parte que designó esa aerolínea.

5. La(s) aerolínea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes tendrá(n) permitido transferir tráfico (p.e. starbust) entre aeronaves involucradas en las operaciones de código compartido, sin restricción del número, tamaño y tipo de aeronave.

6. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte podrán solicitar a las aerolínea(s) comercializadoras, adicionalmente a que lo soliciten a la(s) aerolínea(s) operadora(s), que sometan los itinerarios para su aprobación y que presenten otros documentos antes del inicio de los servicios aéreos bajo los arreglos de cooperación comercial.

7. Cuando la venta de los servicios se realice de conformidad con tales arreglos, la aerolínea respectiva o sus agentes deberán informar al comprador, en el punto de venta, cuál aerolínea será la operadora en cada parte del servicio y con qué aerolínea(s) está contratando el comprador.

Artículo 11

Derechos aduaneros y Cargos

1. Cuando una aeronave operada en servicios aéreos internacionales por aerolíneas designadas por una Parte ingrese al territorio de la otra Parte, su equipo regular, combustible, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, refacciones incluyendo motores y provisiones de aeronaves (incluyendo pero no limitados a objetos tales como comida, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de tales aeronaves estarán exentas por la otra Parte, con base en la reciprocidad, y de conformidad con su legislación aduanera, de derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, tarifas de inspección, tarifas similares y cargos que no tengan como base el costo de servicios prestados a la llegada, siempre que el equipo regular y los otros objetos permanezcan a bordo de la aeronave.

2. El siguiente equipo y objetos estarán exentos por la otra Parte, sobre base de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, tarifas de inspección, tarifas similares y cargos que no tengan como base el costo de los servicios prestados a la llegada, incluyendo:

- a) equipo regular, combustible, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, provisiones de aeronaves (incluyendo, pero no limitados a objetos tales como comida, bebidas y tabaco) introducidos al territorio de la otra Parte por o en nombre de la aerolínea designada o llevados a bordo de la aeronave operada por la aerolínea designada y que se pretendan usar en la aeronave operada en servicio aéreo internacional, aún y cuando tal equipo y los otros objetos vayan a ser utilizados en cualquier parte del viaje realizado sobre el territorio de la otra Parte;
- b) las refacciones incluyendo, los motores introducidos al territorio de la otra Parte por o en nombre de la aerolínea designada o llevados a bordo en la aeronave operada por esa aerolínea designada, para el mantenimiento o reparación de la aeronave operada en servicios aéreos internacionales por esa aerolínea designada;
- c) las reservas de boletos impresos, guías aéreas, cualquier material impreso que tenga una insignia de la aerolínea designada por una Parte y el material de publicidad comúnmente distribuido sin cargo por esa aerolínea designada;
- d) el equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte.

3. El equipo regular y los demás objetos referidos en los numerales 1 y 2 del presente Artículo podrán estar bajo la supervisión y el control de las autoridades aduaneras de la otra Parte.

4. El equipo regular y los demás objetos referidos en el numeral 1 del presente Artículo, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte. En esas circunstancias, tal equipo regular y objetos gozarán, con base en la reciprocidad, de las exenciones previstas en el numeral 1 del presente Artículo hasta que sean reexportados o se disponga de otra manera, de conformidad con la legislación aduanera. Las autoridades aduaneras de esa otra Parte podrán, no obstante, requerir que tal equipo regular y esos otros objetos estén bajo supervisión hasta tal momento.

5. Las exenciones previstas en el presente Artículo también serán aplicadas cuando la aerolínea designada por una Parte haya celebrado acuerdos con otra(s) aerolínea(s), que gocen de exenciones similares en el territorio de la otra Parte, para carga o transferencia a territorio de la otra Parte del equipo regular y objetos referidos en los numerales 1 y 2 del presente Artículo.

Artículo 12

Principios que Rigen la Operación de los Servicios Convenidos

1. Deberán existir oportunidades justas e iguales para las aerolínea(s) designada(s) por ambas Partes para operar los servicios convenidos en la rutas especificadas entre ambos territorios.

2. En la operación de los servicios convenidos, la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte deberán de tomar en cuenta los intereses de la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte para no afectar de manera indebida los servicios que la última presta de conformidad con el presente Convenio.

3. La capacidad a ser prestada en los servicios convenidos por la(s) aerolínea(s) designada(s) guardará una estrecha relación con los requisitos de transporte del público entre los territorios de ambas Partes.

Artículo 13

Aprobación de Itinerarios

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte que presenten a su consideración y aprobación, al menos con treinta (30) días de anticipación al inicio de los servicios convenidos, los itinerarios de vuelo conteniendo información relacionada con el tipo de servicio y su frecuencia, el tipo de aeronave a ser utilizada y los tiempos de vuelo a cada punto. Información similar también deberá ser presentada al menos con treinta (30) días de anticipación a cada temporada de tráfico IATA y también cuando se pretenda introducir cualquier cambio relacionado con la operación de los servicios convenidos. Al presentar los itinerarios las Partes deberán realizar su mejor esfuerzo para su aprobación lo antes posible.

2. La(s) aerolínea(a) designada(s) por cada Parte deberán entregar cualquier otra información que les sea requerida para satisfacer, ante las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, que los requisitos establecidos en el presente Convenio están siendo debidamente cumplidos.

Artículo 14

Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que podrán ser impuestos a las aerolíneas de la otra Parte, por las autoridades u órganos tributarios competentes de cada Parte, deberán ser justos, razonables, no discriminatorios y prorrateados equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, cualquiera de esos cargos al usuario deberán ser impuestos a las aerolíneas de la otra Parte sobre términos no menos favorables que los más favorables disponibles a cualquier otra aerolínea al momento en que esos cargos sean impuestos.

2. Los cargos al usuario impuestos a las aerolíneas de la otra Parte deberán reflejar, pero no exceder, el costo total cobrado por las autoridades o entidades competentes por la prestación de las instalaciones y servicios aeroportuarios apropiados, protección ambiental, navegación aérea y seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Tal costo total podrá incluir un reembolso razonable sobre los activos, después de su depreciación. Las instalaciones y servicios por los que sean realizados los cargos correspondientes, serán proporcionados sobre una base eficiente y económica.

3. Cada Parte alentará consultas entre las autoridades u órganos tributarios competentes en su territorio y las aerolíneas que utilicen los servicios e instalaciones y deberán fomentar que las autoridades u órganos tributarios competentes y las aerolíneas intercambien tanta información como sea necesaria para permitir una revisión razonable de los cargos, de conformidad con los principios de los numerales 1 y 2. Cada Parte deberá exhortar a las autoridades tributarias competentes para que brinden a los usuarios información razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los cargos a usuarios para permitir que éstos expresen sus puntos de vista antes de que las modificaciones sean efectuadas.

4. Ninguna de la Partes será sometida a un procedimiento de solución de controversias de conformidad con el Artículo 17, por incumplir las disposiciones del presente Artículo, a menos que i) no lleve a cabo una revisión del cargo o práctica que sea sujeto de la queja de la otra Parte, dentro de un periodo de tiempo razonable; o ii) después de la revisión no tome las medidas que estén en su poder para modificar cualquier cargo o práctica que sea inconsistente con el presente Artículo.

Artículo 15

Entrega de Estadísticas

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deberán presentar o disponer que sus aerolínea(s) designada(s) presenten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte estadísticas relacionadas con el tráfico transportado en los servicios convenidos durante cada mes, de y hacia el territorio de esa otra Parte, mostrando los puntos de embarque y desembarque de ese tráfico. Tales estadísticas deberán ser presentadas tan pronto como sea posible después de que finalice el mes, pero no después de treinta (30) días siguientes al mes al que se refieran.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deberán, a solicitud, presentar o disponer que sus aerolíneas designadas presenten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte estadísticas relacionadas con el origen y destino cierto del tráfico transportado hacia y desde el territorio de esa otra Parte, por un periodo que no exceda una temporada de tráfico IATA, tal como se especifique en la solicitud.

Artículo 16

Tarifas

1. Las tarifas para la transportación entre los territorios de las Partes serán determinadas por las aerolíneas designadas por las Partes. Tales tarifas deberán ser a niveles razonables, tomando en consideración todos los factores relevantes, incluyendo el costo y naturaleza del servicio, ganancias razonables, tarifas cobradas por otras aerolíneas que presten servicios similares, intereses de los consumidores y condiciones del mercado, entre otras.

2. Las tarifas deberán ser presentadas para la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, al menos con quince (15) días hábiles de anticipación a la fecha propuesta para su entrada en vigor, a menos que la Parte a la cual se haya presentado permita un periodo menor de tiempo para tal presentación.

Para que cualquier tarifa pueda entrar en vigor y sea comercializada, se requiere obtener la aprobación previa de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes. No se solicitará que las aerolíneas designadas de ambas Partes acuerden las tarifas a ser aplicadas.

3. Sin perjuicio de la aplicación de leyes anti-monopólicas y de protección al consumidor en vigor en el territorio de cada Parte, las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes podrán rechazar las tarifas presentadas para su aprobación por cualquier aerolínea designada de cualquiera de las Partes, dentro de un periodo no mayor a diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de presentación, si tal tarifa:

- a) se considera que es excesivamente elevada o restrictiva en detrimento de los consumidores; o
- b) es artificialmente baja en beneficio de la aerolínea designada y en detrimento de otra; o
- c) podría tener efecto anticompetitivo y causar daños severos a otras aerolíneas designadas, si se aplica.

4. En cualquiera de las circunstancias mencionadas si la aerolínea designada cuya tarifa es rechazada, apela tal rechazo, las Autoridades Aeronáuticas de la Parte que ha rechazado tal tarifa podrán consultar con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a fin de intentar alcanzar un arreglo de una tarifa adecuada. Durante tales consultas la tarifa rechazada no podrá ser comercializada ni aplicada. Si no se alcanza ningún arreglo de una tarifa apropiada, la controversia deberá ser resuelta de conformidad con las disposiciones contenidas en el Artículo 17 del presente Convenio.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas de una Parte consideran que una tarifa efectivamente aplicada por la(s) aerolínea(s) designadas de la otra Parte tiene efectos anticompetitivos y causa daño severo a las aerolíneas designadas de la primera de las Partes mencionadas, o si la aplicación de tales tarifas es perjudicial para los consumidores, la mencionada Autoridad Aeronáutica podrá solicitar a dicha aerolínea que retire la tarifa del mercado. Alternativamente, podrá solicitar consultas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, a fin de alcanzar un arreglo relacionado con la tarifa apropiada a ser cobrada. Si no se alcanza un acuerdo, la controversia deberá ser resuelta de conformidad con las disposiciones contenidas en el Artículo 17 del presente Convenio.

6. Sin perjuicio de lo mencionado, y previa aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte, cualquier aerolínea designada por cualquiera de las Partes estará autorizada para establecer una tarifa más baja o más competitiva que la propuesta o aprobada por cualquier otra aerolínea que preste servicios entre los territorios de las Partes.

7. Sujeto a las disposiciones del numeral 5, la tarifa aprobada de conformidad con el presente Artículo, permanecerá en vigor hasta en tanto sea cancelada o hasta que una nueva tarifa sea establecida. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte deberán realizar sus mejores esfuerzos para asegurar que las aerolíneas designadas por cada Parte apliquen solo las tarifas aprobadas por ambas Partes.

Artículo 17

Consultas y Arreglo de Controversias

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relacionadas con el presente Convenio. Tales consultas deberán iniciar en la fecha más cercana, pero no después de sesenta (60) días desde la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otra manera.

2. Cualquier controversia derivada del presente Convenio que no sea resuelta por una primera ronda de consultas formales, podrá ser referida por acuerdo de las Partes a la decisión de alguna persona u órgano. Si las Partes no acuerdan lo anterior, la controversia deberá ser sometida a arbitraje, de conformidad con los procedimientos establecidos más adelante, a solicitud de cualquiera de Ellas.

3. El arbitraje será realizado por un tribunal de tres árbitros que se constituirá como sigue:

- a) Dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud de arbitraje, cada Parte deberá nombrar un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después de que los dos árbitros han sido nombrados, ellos deberán nombrar al tercer árbitro quien actuará como Presidente del tribunal arbitral;
- b) Si cualquiera de las Partes no nombra a su árbitro o si el tercer árbitro no es nombrado de conformidad con el inciso a) del presente numeral, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe el arbitro necesario o árbitros dentro de los treinta (30) días siguientes. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, el Vicepresidente más antiguo que no se encuentre descalificado sobre la misma base deberá realizar el nombramiento. En el caso de que el Presidente o el más antiguo vicepresidente calificado, designe al tercer árbitro de conformidad con el presente numeral, éste no deberá ser de la nacionalidad de ninguna de las Partes.

4. Excepto cuando se acuerde de otra manera, el tribunal arbitral deberá determinar los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Convenio y deberá establecer sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez que se haya constituido, podrá recomendar que se adopten medidas temporales en tanto se toma la decisión final. Por instrucción del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes, se deberá llevar a cabo una conferencia para determinar los asuntos precisos a ser arbitrados y los procedimientos específicos a seguir, a más tardar dentro de los quince (15) días de que el tribunal se encuentre plenamente constituido.

5. Excepto cuando se acuerde de otra manera o el tribunal lo instruya, cada Parte deberá presentar un memorando dentro de los cuarenta y cinco (45) días posteriores a la fecha en que el tribunal esté completamente constituido. Las réplicas deberán presentarse dentro de los sesenta (60) días posteriores. El tribunal llevará a cabo una audiencia, a solicitud de cualquiera de las Partes o a su iniciativa, dentro de los quince (15) días posteriores a que la réplica sea presentada.

6. El tribunal hará su mejor esfuerzo por entregar una decisión por escrito dentro de los treinta (30) días posteriores a la terminación de la audiencia o, si no se realizó una audiencia, después de la fecha en que ambas réplicas sean presentadas. La decisión de la mayoría del tribunal deberá prevalecer.

7. Las Partes podrán solicitar aclaración de la decisión dentro de los quince (15) días posteriores a que fue emitida y cualquier aclaración deberá ser emitida dentro de los quince (15) días posteriores a tal solicitud.

8. Cada Parte deberá, en la medida en que sea congruente con su legislación nacional, dar efecto pleno a la decisión o fallo del tribunal arbitral.

9. Los gastos del tribunal arbitral, incluyendo las tarifas y gastos de los árbitros, deberán ser compartidos por las Partes en montos iguales. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del numeral 3, inciso b) del presente Artículo, deberá ser considerado como parte de los gastos del tribunal arbitral.

Artículo 18

Enmiendas

1. El presente Convenio podrá ser enmendado por acuerdo escrito de las Partes.

2. Cualquier enmienda acordada deberá entrar en vigor treinta (30) días después de la fecha en que las Partes se hayan notificado por escrito, que sus respectivos requisitos para la entrada en vigor de la enmienda o revisión han sido cumplidos.

3. Si después de la entrada en vigor del presente Convenio, ambas Partes se convierten en Miembros de un acuerdo multilateral que se refiera a las materias previstas por el presente Convenio, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas para determinar si el Convenio deberá ser revisado para tomar en consideración el acuerdo multilateral.

4. El Anexo al presente Convenio podrá ser enmendado por acuerdo escrito entre las Autoridades Aeronáuticas. Tales enmiendas entrarán en vigor a partir de la fecha del acuerdo.

Artículo 19

Terminación

Cualquiera de las Partes podrá dar por terminado el presente Convenio en cualquier momento, mediante notificación por escrito. La notificación deberá ser enviada de manera simultánea a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio dejará de tener efecto doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación de la otra Parte, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo entre las Partes antes del término del periodo.

Artículo 20

Registro ante OACI

El presente Convenio y todas sus enmiendas deberán ser registrados con posterioridad a su firma ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

Entrada en vigor

El presente Convenio y su Anexo entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última de las notificaciones enviada por vía diplomática entre las Partes, confirmando que han concluido sus requisitos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Convenio y su Anexo.

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

Firmado en la Ciudad de México el 17 de abril de 2008, en dos originales en los idiomas español, hindi e inglés, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia en la interpretación el texto en inglés prevalecerá.- Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.- Rúbrica.- Por el Gobierno de la República de la India.- Rúbrica.

ANEXO

Servicios Aéreos Internacionales

Rutas

Las aerolíneas designadas por cada Parte deberán estar autorizadas para prestar servicios aéreos internacionales entre puntos de las rutas siguientes:

A. Rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de la República de la India:

Puntos en la República de la India	Puntos Intermedios	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

B. Rutas para las aerolíneas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Intermedios	Puntos en la República de la India	Puntos Más allá
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Notas:

1. La(s) aerolínea(s) designadas por cada Parte podrán, a su elección, omitir puntos en cualquiera de las rutas mencionadas siempre que los servicios inicien o terminen en territorio de la Parte que ha designado a la aerolínea.

2. No habrá restricción en la capacidad y número de frecuencias y/o tipo(s) de aeronave(s) a ser operadas por las aerolíneas designadas en cualquier tipo de servicio (pasajeros y carga por separado o en combinación) para el ejercicio de derechos de 3ª y 4ª libertades.

3. A menos que se acuerde por las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes, dos puntos en el territorio de una de las Partes no podrán ser operados por una aerolínea designada de la otra Parte en cualquier servicio.

4. Cualquier punto(s) intermedio(s) y/o más allá podrá(n) ser operado(s) por las aerolíneas designadas por las Partes sin ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad.

5. La(s) aerolínea(s) designada(s) podrán ejercer derechos de tráfico de 5ª libertad, siempre y cuando se acuerde y sean previamente autorizados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

6. Los puntos intermedios y más allá de las rutas mencionadas y los puntos de salida del territorio de la otra Parte hacia/desde/a través en los cuales puedan ser ejercidos derechos de 5ª libertad por la(s) aerolínea(s) designada(s) por cada Parte, así como la frecuencia/capacidad de la aeronave a ser empleada en el ejercicio de derechos de tráfico de 5ª libertad, deberán ser acordados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes de manera previa al inicio de tales servicios.

7. No obstante lo establecido en el Artículo 3 del presente Convenio, no se podrán autorizar más de dos aerolíneas designadas por cada Parte para operar en cualquier par de ciudades entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de la India.

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de la India, firmado en la Ciudad de México el diecisiete de abril de dos mil ocho.