

**CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
Y EL GOBIERNO DE CANADÁ SOBRE TRANSPORTE AÉREO**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá, (las "Partes Contratantes"),

SIENDO PARTES de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, hecha en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

DESEANDO asegurar el máximo grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional;

RECONOCIENDO la importancia del transporte aéreo internacional para promover el comercio, el turismo y la inversión;

DESEANDO promover sus intereses en materia de transporte aéreo internacional; y

DESEANDO celebrar un convenio sobre transporte aéreo, complementario a la mencionada Convención;

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Encabezados y Definiciones

1. Los encabezados en el presente Convenio se utilizan sólo a manera de referencia.
2. En el presente Convenio, salvo indicación en contrario:

“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 Canadá, el Ministro de Transporte de Canadá y la Oficina de Transporte de Canadá o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para ejercer las funciones desempeñadas por dichas autoridades;

“Convención” significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, hecha en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier Anexo adoptado conforme al Artículo 90 de la Convención, así como cualquier enmienda a la Convención o a sus Anexos de conformidad con los Artículos 90 y 94, adoptados por ambas Partes Contratantes;

“Convenio” significa el presente Convenio, sus Anexos y cualquier enmienda al Convenio o a cualquiera de sus Anexos;

“línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada conforme a los Artículos 3 y 4 de este Convenio;

“servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional” y “línea aérea” tienen el significado que les asigna el Artículo 96 de la Convención;

“servicios convenidos” significa los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el presente Convenio para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo correo, de manera separada o en combinación;

“territorio” significa, para cada una de las Partes Contratantes, sus áreas terrestres (parte continental e islas), aguas interiores y mar territorial conforme se encuentran determinados por su legislación nacional, incluyendo el espacio aéreo situado sobre dichas áreas.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la operación de servicios aéreos internacionales por parte de las líneas aéreas designadas por esa otra Parte Contratante:

- (a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar en el mismo;
- (b) el derecho de aterrizar en su territorio para fines no comerciales; y

- (c) en la medida permitida por el presente Convenio, el derecho de hacer escalas en su territorio en las rutas especificadas en el presente Convenio con el fin de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros y carga, incluyendo correo, de manera separada o en combinación.

2. Cada Parte Contratante otorgará igualmente los derechos especificados en los incisos (a) y (b) del párrafo 1 del presente Artículo, a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante que no estén designadas conforme al Artículo 3 de este Convenio.

3. El párrafo 1 del presente Artículo no será interpretado en el sentido de conferir a una Parte Contratante el derecho para sus líneas aéreas designadas de embarcar en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, a cambio de remuneración o renta y con destino a otro punto dentro del territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3

Designación

Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, mediante nota diplomática, una o varias líneas aéreas para operar los servicios convenidos en el presente Convenio por dicha Parte Contratante, y de retirar tal designación o de sustituir una línea aérea por otra línea aérea previamente designada.

ARTÍCULO 4

Autorización

1. Una Parte Contratante que sea notificada de conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio, de la designación o sustitución de una línea aérea, solicitará a sus autoridades aeronáuticas otorgar, sin demora y de conformidad con las leyes y reglamentos de esa Parte Contratante, las autorizaciones requeridas para que la línea aérea así designada opere los servicios convenidos para los que dicha línea aérea fue designada.

2. Las Partes Contratantes confirman que, a partir de la recepción de las autorizaciones requeridas, la línea aérea designada podrá iniciar en cualquier momento la operación, total o parcial, de los servicios convenidos, siempre que dicha línea aérea cumpla con las disposiciones de este Convenio.

ARTÍCULO 5

Retención, Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización

1. No obstante lo establecido en el párrafo 1 del Artículo 4, cada Parte Contratante tendrá el derecho, a través de sus autoridades aeronáuticas, de retener las autorizaciones referidas en el Artículo 4 de este Convenio, con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, así como de revocar, suspender o imponer condiciones sobre dichas autorizaciones, de manera temporal o permanente, bajo las siguientes circunstancias:

- (a) la línea aérea no cumple con los requisitos exigidos por las leyes y reglamentos comúnmente aplicados por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que expide las autorizaciones;
- (b) la línea aérea no cumple con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que expide las autorizaciones;
- (c) no exista convencimiento de que la propiedad sustancial y control efectivo de la línea aérea corresponden a la Parte Contratante que designa a la línea aérea o a sus nacionales; o
- (d) la línea aérea no opera de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Convenio.

2. Los derechos especificados en el párrafo 1 del presente Artículo se ejercerán sólo después de que las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes celebren consultas de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio, salvo que se requiera acción inmediata para prevenir la infracción de las leyes y reglamentos antes referidos o salvo que, por razones de seguridad y protección, sea necesario intervenir de conformidad con las disposiciones de los Artículos 7 u 8 del presente Convenio.

ARTÍCULO 6

Aplicación de las Leyes

1. Cada Parte Contratante exigirá el cumplimiento de:

- (a) sus leyes, reglamentos y procedimientos relativos a la admisión, estancia y salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de dichas aeronaves por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante durante su entrada, estancia y salida de dicho territorio; y
- (b) sus leyes y reglamentos relativos a la admisión, estancia o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación y carga, incluyendo correo (tales como reglamentos en materia de entrada, despacho aduanero, tránsito, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentenas) por parte de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y por o en nombre de los pasajeros, tripulación, así como los aplicables a la carga, incluyendo el correo transportado por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, al tránsito, la admisión, la salida y la estancia dentro de dicho territorio.

2. En la aplicación de tales leyes y reglamentos, la Parte Contratante otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en circunstancias similares, un trato no menos favorable que el otorgado a sus propias líneas aéreas o a otras líneas aéreas que presten servicios aéreos internacionales similares.

ARTÍCULO 7

Estándares de Seguridad, Certificados y Licencias

1. Las Partes Contratantes acuerdan que los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y licencias emitidos o convalidados por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante y que se encuentran vigentes, serán reconocidos como válidos por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para la operación de los servicios convenidos, siempre que dichos certificados o licencias hayan sido convalidados en virtud y de conformidad con, por lo menos, las normas establecidas conforme a la Convención. Asimismo, las Partes Contratantes acuerdan que sus autoridades aeronáuticas se reservan el derecho de rechazar el reconocimiento, para efectos de sobrevuelos sobre su propio territorio, de certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el párrafo 1 anterior – emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o línea aérea designada, o en relación con una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos – permitieran una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas conforme a la Convención y dicha diferencia ha sido registrada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio, con el fin de aclarar la práctica en cuestión.

3. Las consultas acerca de las normas de seguridad y requerimientos mantenidos y administrados por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, en relación con las instalaciones aeronáuticas, tripulación, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas, serán sostenidas dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de recepción de la solicitud de una de las Partes Contratantes o dentro de otro periodo establecido por mutuo acuerdo entre las Partes Contratantes. Si luego de dichas consultas, una Parte Contratante, a

través de sus autoridades aeronáuticas, encuentra que, en efecto, la otra Parte Contratante no mantiene, ni administra las normas y los requisitos de seguridad en esas áreas, que sean por lo menos iguales a los estándares mínimos establecidos conforme a la Convención, la Parte Contratante mencionada en primer lugar notificará a la otra Parte Contratante sobre tales hallazgos, así como las medidas que considere necesarias para cumplir con esas normas mínimas. El no adoptar las medidas correctivas apropiadas dentro de un periodo de quince (15) días o en el periodo que haya sido aceptado por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que realizó los hallazgos, constituirá motivo suficiente para retener, revocar, suspender o imponer condiciones sobre las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

4. De conformidad con el Artículo 16 de la Convención, cada Parte Contratante acuerda que cualquier aeronave operada o autorizada por una línea aérea de una Parte Contratante podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser sometida a una inspección a bordo y de la parte exterior de la aeronave por parte de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, con el propósito de verificar la validez de los documentos pertinentes de la aeronave y de la tripulación, así como el estado de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominada “inspección en rampa”), siempre que dicha inspección en rampa no cause demoras injustificadas en la operación de la aeronave.

5. Si después de realizar una inspección en rampa, una Parte Contratante, a través de sus autoridades aeronáuticas, determina que:

- (a) una aeronave o la operación de una aeronave no satisface las normas mínimas establecidas conforme a la Convención; y/o
- (b) hay una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con la Convención,

dicha Parte Contratante podrá determinar, a través de sus autoridades aeronáuticas, para los fines del Artículo 33 de la Convención y a su discreción, que los requisitos conforme a los cuales los certificados o licencias relacionados con dicha aeronave o su tripulación han sido emitidos o convalidados, o que los requerimientos conforme a los cuales la aeronave es operada, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas conforme a la Convención. Podrá llegar a esa misma conclusión, si el acceso para efectuar una inspección en rampa le es denegado.

6. Cada Parte Contratante, a través de sus autoridades aeronáuticas, tendrá el derecho, sin necesidad de consulta previa, de retener, revocar, suspender o imponer condiciones en las autorizaciones de una línea aérea de la otra Parte Contratante, si las autoridades aeronáuticas de la primera Parte Contratante determinan la necesidad de intervenir de inmediato para salvaguardar la seguridad de las operaciones de las líneas aéreas.

7. Una Parte Contratante cesará, a través de sus autoridades aeronáuticas, toda medida adoptada de conformidad con los párrafos 3 ó 6 anteriores, una vez que desaparezcan los motivos que llevaron a la adopción de la misma.

ARTÍCULO 8

Seguridad de la Aviación

1. En consistencia con sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, forma parte integral del presente Convenio.

2. Sin limitar el alcance general de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán conforme a las disposiciones del *Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves*, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del *Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil*, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del *Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional*, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, del *Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección*, hecho en Montreal el 1º de marzo de 1991 y cualquier otro convenio multilateral sobre seguridad de la aviación vinculante para ambas Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos ilícitos de apoderamiento de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

4. Las Partes Contratantes deberán actuar de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos a la Convención, en la medida en que dichas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán a los operadores de aeronaves de su registro, a los operadores de aeronaves que tengan su principal centro de negocios o residencia permanente en su territorio y a los operadores de aeropuertos en su territorio, que actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Por consiguiente, cada Parte Contratante enviará a la otra Parte Contratante que así lo solicite, una notificación sobre cualquier diferencia existente entre sus leyes, reglamentos y prácticas nacionales, y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos mencionados en el presente párrafo. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas con la otra Parte Contratante, las cuales se sostendrán sin demora, para examinar esas diferencias.

5. Las Partes Contratantes acuerdan que a sus operadores de aeronaves se les podrá requerir el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 4 anterior, exigidas por la otra Parte Contratante en relación con la entrada, salida y estancia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante deberá cerciorarse de la aplicación efectiva en su territorio de medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga, incluyendo correo y suministros para la aeronave, antes y durante el abordaje y carga.

6. Cada Parte Contratante deberá, en la medida de lo posible, atender toda solicitud de la otra Parte Contratante respecto de medidas especiales de seguridad razonables para responder a una amenaza específica. Estas medidas de seguridad especiales permanecerán en vigor hasta que otras medidas equivalentes hayan sido aceptadas por la Parte Contratante que solicitó las medidas.

7. Cada Parte Contratante tendrá derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la recepción de la correspondiente notificación, a que sus autoridades aeronáuticas realicen en el territorio de la otra Parte Contratante, una evaluación de las medidas de seguridad instauradas o a ser instauradas por los operadores de aeronaves, para los vuelos que lleguen del territorio de la primera Parte Contratante o salgan con destino a dicho territorio. Los arreglos administrativos, incluyendo la determinación de fechas específicas para la realización de dichas evaluaciones, serán determinados mutuamente por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y aplicados sin demora, con el fin de asegurar que las evaluaciones se realicen de manera expedita.

8. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de esas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas para resolver dicho incidente o amenaza, de manera rápida y segura.

9. Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para considerar que la otra Parte Contratante no cumple con las disposiciones del presente Artículo, podrá solicitar consultas. Tales consultas iniciarán dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de recepción de la solicitud de consultas. La imposibilidad de alcanzar un arreglo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de inicio de las consultas, constituirá motivo suficiente para que la Parte Contratante que solicitó las consultas retenga, revoque, suspenda o imponga condiciones a las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. Cuando lo justifique una emergencia, o para prevenir el posible incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, la Parte Contratante que considere que la otra Parte Contratante no cumple con las disposiciones de este Artículo, podrá adoptar medidas provisionales en cualquier momento.

ARTÍCULO 9

Derechos Aduaneros y Otros Gravámenes

1. Cada Parte Contratante exentará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en la medida en que lo permitan sus leyes y reglamentos nacionales y sobre la base de reciprocidad, de restricciones a la importación, derechos aduaneros, impuestos internos, cuotas de inspección y de otros derechos nacionales y gravámenes sobre la aeronave, combustible, lubricantes, materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto (incluyendo motores), equipo ordinario de la aeronave, suministros para la aeronave (incluyendo licor, tabaco y otros productos destinados para su venta a los pasajeros durante el vuelo, en cantidades limitadas), y demás artículos destinados exclusivamente al uso o empleo relacionado con la operación o el mantenimiento de la aeronave de esas líneas aéreas, así como sobre boletos impresos, cheques de viajero y otros materiales impresos con el logotipo de la compañía y demás materiales publicitarios ordinarios distribuidos de forma gratuita por esas líneas aéreas.

2. Las exenciones otorgadas con respecto a los artículos mencionados en el párrafo 1 se aplicarán cuando dichos artículos:

- (a) sean introducidos al territorio de una Parte Contratante por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante o en representación de dicha línea aérea;
- (b) permanezcan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una Parte Contratante a la llegada o a la salida del territorio de la otra Parte Contratante; o
- (c) sean llevados a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante,

independientemente de que dichos artículos sean utilizados o consumidos en su totalidad en el territorio de la Parte Contratante que otorga la exención, a condición de que no sean enajenados en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. El equipo ordinario de las aeronaves, así como los materiales y los suministros que generalmente permanecen a bordo de las aeronaves de una línea aérea designada de cada Parte Contratante, sólo podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o se disponga de los mismos, de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros aplicables en ese territorio.

4. Cada Parte Contratante exentará el equipaje y la carga en tránsito directo a través de su territorio, de derechos de aduana y de otros gravámenes similares.

ARTÍCULO 10

Estadísticas

Las Partes Contratantes, a través de sus autoridades aeronáuticas, proporcionarán o harán que sus líneas áreas designadas proporcionen a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, previa solicitud, los datos estadísticos periódicos u otros datos que se consideren razonablemente necesarios para evaluar la operación de los servicios convenidos, incluyendo estadísticas sobre los puntos de origen y de destino final del tráfico.

ARTÍCULO 11

Tarifas

1. Para los efectos del presente Artículo:

- (a) “tarifa” es una publicación que contiene el precio y los términos y condiciones generales para el transporte aéreo de pasajeros, su equipaje y carga, excluyéndose la remuneración y condiciones para el transporte de correo;
- (b) “precio” es cualquier tarifa, tasa o recargo (incluyendo programas para viajeros frecuentes u otros beneficios proporcionados en relación con el transporte aéreo) para el transporte de pasajeros (incluyendo su equipaje) o carga (excluyendo el correo) y las condiciones que regulen directamente la disponibilidad o aplicabilidad de la tarifa, tasa o recargo;
- (c) “términos y condiciones generales de transporte” son aquellos términos y condiciones ampliamente aplicables al transporte aéreo y que no están directamente relacionados con algún precio.

2. Las Partes Contratantes permitirán que las tarifas sobre cualquier servicio convenido se establezcan a niveles razonables, inclusive a través de arreglos de cooperación entre líneas aéreas, procurando debidamente el pago de todos los factores relevantes, tales como los costos de operación, un beneficio razonable, características de los modelos de negocios de las líneas aéreas y las tarifas de otras líneas aéreas para cualquier parte de la ruta especificada, y otras cuestiones comerciales asociadas al mercado.

3. Los precios de cualquier servicio convenido, operado de conformidad con el presente Convenio, podrán ser requeridos para ser presentados en un periodo no mayor de quince (15) días a la notificación realizada por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes, a menos que un periodo inferior sea aceptado por la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante.

4. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de igualar, en forma oportuna y haciendo uso de los procedimientos expeditos que se autoricen en la aplicación para el transporte en los servicios convenidos, cualquier precio legal disponible al público para el transporte aéreo entre los mismos puntos, sobre una base más o menos equivalente en términos de las condiciones y estándares aplicables de servicio.

5. Los precios establecidos de conformidad con las disposiciones de este Artículo, se mantendrán en vigor hasta que los nuevos precios sean establecidos.

6. En caso de que cualquiera de las autoridades aeronáuticas no estén satisfechas con un precio en vigor para una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, las Partes Contratantes, a través de sus autoridades aeronáuticas, tratarán de resolver el asunto mediante consultas, si así lo solicitara cualquiera de dichas autoridades. En cualquier caso, una Parte Contratante, a través de sus autoridades aeronáuticas, no adoptará medidas unilaterales para evitar la entrada en vigor o la aplicación de un precio de una línea aérea de la otra Parte Contratante. Los objetivos primordiales de cualquier intervención serán:

- (a) prevenir precios o prácticas discriminatorios injustificados;
- (b) proteger a los consumidores contra precios excesivamente elevados o restrictivos, derivados del abuso de una posición dominante;

- (c) proteger a las líneas aéreas contra precios que sean artificialmente bajos, en virtud de subsidios o apoyos gubernamentales, directos o indirectos; o
- (d) proteger a las líneas aéreas contra precios artificialmente bajos, cuando exista evidencia de que el objetivo de los mismos es eliminar la competencia.

7. Los términos y condiciones generales de transporte estarán sujetos a las leyes y reglamentos de cada una de las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante podrá requerir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas, de cualquiera de los términos y condiciones generales de transporte de una línea aérea designada, en un periodo no mayor de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su aplicación. Si una Parte Contratante adopta medidas para desaprobado alguno de esos términos o condiciones, informará de ello con prontitud a la otra Parte Contratante y a la línea aérea designada en cuestión.

8. Las Partes Contratantes podrán exigir que las líneas aéreas designadas proporcionen información completa sobre los precios, y los términos y condiciones generales de transporte ofrecidos al público en general.

ARTÍCULO 12

Disponibilidad de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Aviación

Cada Parte Contratante asegurará que los aeropuertos, aerovías, servicios de control de tráfico aéreo y navegación aérea, seguridad de la aviación y demás instalaciones y servicios conexos proporcionados en su territorio, estén a disposición de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante para su uso, en términos no menos favorables que los términos más favorables otorgados a cualquier otra línea aérea en el momento en que se realicen los arreglos para su uso.

ARTÍCULO 13

Derechos por Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Aviación

1. Para los efectos del presente Artículo, **“derechos de usuarios”** significa un gravamen impuesto a las líneas aéreas por concepto de suministro de aeropuertos, navegación aérea, seguridad de la aviación, o seguridad de las instalaciones o servicios, incluyendo el suministro de servicios e instalaciones conexos.

2. Cada Parte Contratante se cerciorará de que los derechos de usuarios impuestos por sus autoridades u órganos tributarios competentes de una Parte Contratante sobre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante por concepto de uso de servicios de navegación aérea y de control de tráfico aéreo sean justos, razonables y no injustificadamente discriminatorios. Los derechos de usuarios serán impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en términos no menos favorables que los términos más favorables otorgados a cualquier otra línea aérea.

3. Cada Parte Contratante se cerciorará de que los derechos de usuarios impuestos por sus autoridades u órganos tributarios competentes de una Parte Contratante sobre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, por concepto de uso de aeropuertos, seguridad de la aviación y demás instalaciones y servicios conexos, sean justos, razonables, no injustamente discriminatorios y equitativamente proporcionales a las diversas categorías de usuarios. Los derechos de usuarios serán impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, en términos no menos favorables que los términos más favorables otorgados a cualquier otra línea aérea en el momento en que dichos derechos de usuarios sean impuestos.

4. Cada Parte Contratante asegurará que los derechos de usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo, puedan reflejar, pero sin exceder, el costo total incurrido por las autoridades u órganos tributarios competentes por el suministro del aeropuerto adecuado, la seguridad de la aviación y las instalaciones y servicios conexos, en el aeropuerto o al interior del sistema aeroportuario. Los derechos de usuarios podrán incluir un margen de utilidad razonable sobre los activos calculados después de su depreciación. Las instalaciones y servicios objeto de los recargos obligatorios, deberán ser explotados de manera eficaz y rentable.

5. Cada Parte Contratante promoverá la realización de consultas entre las autoridades u órganos tributarios competentes en su territorio y las líneas aéreas o los órganos representantes de estas últimas, que utilicen los servicios e instalaciones, instándoles a intercambiar la información necesaria para analizar con precisión que los derechos sean razonables, según los principios enunciados en los párrafos 2, 3 y 4 del presente Artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades u organismos tributarios competentes a notificar a los usuarios con suficiente antelación acerca de toda propuesta de modificación a los derechos de usuarios, a fin de permitirles expresar su opinión antes de que los cambios sean efectuados.

6. Ninguna de las Partes Contratantes podrá, en el marco de los procedimientos para la solución de controversias previstos en el Artículo 22 del presente Convenio, ser declarada en incumplimiento de una disposición del presente Artículo, a menos que:

- (a) no lleve a cabo el análisis, en un período razonable, del derecho de usuario o práctica que motivó la queja de la otra Parte Contratante; o
- (b) al término de dicho análisis, no adopte todas las medidas a su alcance para rectificar el derecho de usuario o práctica que es incompatible con el presente Artículo.

ARTÍCULO 14

Capacidad

1. Cada Parte Contratante otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante una oportunidad justa y equitativa, para suministrar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el presente Convenio.

2. Cada Parte Contratante permitirá a toda línea aérea designada de la otra Parte Contratante, determinar las frecuencias y la capacidad de los servicios convenidos que ofrezca, basándose en consideraciones comerciales de mercado de dicha línea aérea. Por lo tanto, ninguna de las Partes Contratantes podrá imponer a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante ningún requisito relativo a la capacidad, la frecuencia o el tráfico que sea incompatible con los fines del presente Convenio. Ninguna de las Partes Contratantes podrá limitar unilateralmente el volumen de tráfico aéreo, frecuencia o regularidad del servicio, ni del tipo o tipos de aeronaves operados por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, salvo cuando así lo requieran las aduanas y otros servicios gubernamentales de inspección o por razones técnicas u operacionales en condiciones uniformes y de conformidad con el Artículo 15 de la Convención.

3. Cada Parte Contratante podrá, a través de sus autoridades aeronáuticas, requerir a las líneas aéreas designadas que presenten los horarios o itinerarios con fines de información, a más tardar veinte (20) días antes de la operación de los servicios nuevos o revisados, o en un periodo inferior que pueda ser aceptado por dichas autoridades. Si las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante requieren la presentación de documentación para fines de información, deberán reducir al mínimo la gestión administrativa de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 15

Representación de las Líneas Aéreas

1. Cada Parte Contratante permitirá:
 - (a) a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad, traer a su territorio y mantener en el mismo a los representantes y personal comercial, operativo y técnico, requeridos para la operación de los servicios convenidos; y
 - (b) que esos requerimientos de personal puedan, a elección de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, ser atendidos por su propio personal o mediante la contratación de servicios de cualquier otro organismo, empresa o línea aérea que opere en su territorio y esté autorizada para prestar dichos servicios para otras líneas aéreas.
2. Cada Parte Contratante deberá:
 - (a) con un mínimo de demora, y de conformidad con sus leyes y reglamentos, otorgar los permisos de trabajo, visas de visitante u otros documentos similares necesarios, a los representantes y personal mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo; y
 - (b) facilitar y acelerar el trámite de los permisos de trabajo para el personal encargado de realizar ciertas funciones temporales por periodos no mayores de noventa (90) días.

ARTÍCULO 16

Servicios de Asistencia en Tierra

1. Cada Parte Contratante permitirá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras se encuentren operando en su territorio:
 - (a) sujeto al principio de reciprocidad, suministrar sus propios servicios de asistencia en tierra en su territorio y, a su elección, tener servicios de asistencia en tierra suministrados, total o parcialmente, por cualquier agente autorizado por sus autoridades competentes para suministrar tales servicios; y

- (b) proporcionar los servicios de asistencia en tierra para otras líneas aéreas que operen en el mismo aeropuerto en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. El ejercicio de los derechos establecidos en los incisos (a) y (b) del párrafo 1 del presente Artículo estará sujeto únicamente a restricciones de índole física u operacional impuestas por razones de seguridad o protección en el aeropuerto. Cualesquiera de esas restricciones deberán ser aplicadas de manera uniforme y en términos no menos favorables que los términos más favorables otorgados a cualquier línea aérea que opere servicios aéreos internacionales similares en el momento en que dichas restricciones sean impuestas.

ARTÍCULO 17

Ventas y Transferencia de Utilidades

Cada Parte Contratante permitirá a las líneas áreas designadas de la otra Parte Contratante:

- (a) realizar la venta de transporte aéreo en su territorio directamente o, a discreción de las líneas áreas designadas, a través de sus agentes, y vender el transporte aéreo en la moneda de dicho territorio o, a discreción de las líneas aéreas designadas, en moneda de libre convertibilidad de otros países, y cualquier persona podrá comprar libremente la transportación en monedas aceptadas por dichas líneas aéreas;
- (b) convertir y remitir al extranjero, cuando se solicite, los ingresos que se hayan obtenido del curso normal de sus operaciones. La conversión y transferencia serán realizadas en monedas de libre convertibilidad y permitidas sin restricciones, ni demoras, y al tipo de cambio del mercado de divisas extranjeras aplicable en el momento de la transferencia, y no estarán sujetas a gravámen alguno, con excepción de los cobros normales por servicios bancarios en tales operaciones. Dichos cargos por servicio serán establecidos de conformidad con las leyes nacionales aplicables de esa Parte Contratante; y
- (c) pagar con moneda nacional, los gastos locales en su territorio, incluyendo la compra de combustible o, a discreción de las líneas aéreas designadas, en monedas de libre convertibilidad.

ARTÍCULO 18

Tributación

1. Las utilidades o ingresos provenientes de la operación de aeronaves en tráfico internacional por parte de una línea aérea de una Parte Contratante, incluyendo la participación en acuerdos comerciales entre líneas aéreas o empresas comerciales conjuntas, estarán exentos de cualquier impuesto sobre las utilidades o ingresos establecidos por el Gobierno de la otra Parte Contratante.

2. El capital y los activos de una línea aérea de una Parte Contratante vinculados con la operación de aeronaves en tráfico internacional estarán exentos de cualquier impuesto sobre el capital o activos, exigido por el gobierno de la otra Parte Contratante.

3. Las ganancias derivadas de la enajenación de aeronaves operadas en tráfico internacional y de bienes muebles vinculados con la operación de dichas aeronaves que obtenga una línea aérea de una Parte Contratante, estarán exentas de cualquier impuesto sobre las ganancias exigido por el gobierno de la otra Parte Contratante.

4. Para los efectos del presente Artículo:

- (a) el término **“utilidades o ingreso”** incluye los ingresos y entradas brutas derivados directamente de la operación de aeronaves en tráfico internacional, incluyendo:
 - i) el fletamento o arrendamiento de aeronaves;
 - ii) la venta de boletos de transporte aéreo, ya sea por la misma línea aérea o a través de otra línea aérea; y
 - iii) los intereses sobre los ingresos generados directamente de la operación de aeronaves en tráfico internacional, siempre que dichos intereses sean inherentes a la operación;

- (b) el término “**tráfico internacional**” significa el transporte de personas y/o carga, incluyendo correo, salvo que dicho transporte se efectúe principalmente entre puntos en el territorio de una Parte Contratante; y
- (c) el término “**línea aérea de una Parte Contratante**” significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, una línea aérea con residencia en los Estados Unidos Mexicanos para fines tributarios, y en el caso de Canadá, una línea aérea con residencia en Canadá para fines tributarios.

5. El presente Artículo no será aplicable, cuando un acuerdo para evitar la doble tributación con respecto a los impuestos sobre los ingresos esté vigente entre las dos Partes Contratantes.

ARTÍCULO 19

Aplicación a Vuelos de Fletamento/Vuelos No Regulares

1. Las disposiciones estipuladas en los Artículos 6 (Aplicación de las Leyes), 7 (Estándares de Seguridad, Certificados y Licencias), 8 (Seguridad de la Aviación), 9 (Derechos Aduaneros y Otros Gravámenes), 10 (Estadísticas), 12 (Disponibilidad de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Aviación), 13 (Derechos por Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Aviación), 15 (Representación de las Líneas Aéreas), 16 (Servicios de Asistencia en Tierra), 17 (Ventas y Transferencia de Utilidades), 18 (Tributación) y 20 (Consultas) del presente Convenio se aplicarán igualmente a los vuelos de fletamento y otros vuelos no regulares operados por transportistas aéreos de una Parte Contratante hacia y desde el territorio de la otra Parte Contratante, al igual que a los transportistas aéreos que operen dichos vuelos.

2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente Artículo no afectarán las leyes y reglamentos nacionales que regulen la autorización de vuelos de fletamento y de vuelos no regulares, o los conducidos por transportistas de otras partes que intervienen en la organización de tales operaciones.

ARTÍCULO 20

Consultas

Cada Parte Contratante podrá solicitar, en cualquier momento, por la vía diplomática, la celebración de consultas en relación con la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Convenio o sobre el cumplimiento del mismo. Dichas consultas, que podrán celebrarse entre las respectivas autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, iniciarán en un periodo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, salvo que las Partes Contratantes o sus autoridades aeronáuticas decidan mutuamente algo distinto, o cuando en el presente Convenio se disponga algo distinto.

ARTÍCULO 21

Enmiendas

Cualquier enmienda al presente Convenio, que se decida mutuamente de conformidad con las consultas celebradas con base en el Artículo 20 del presente Convenio, entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última notificación por escrito, a través de los canales diplomáticos, mediante la cual las Partes Contratantes se comuniquen mutuamente el cumplimiento de todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de la enmienda.

ARTÍCULO 22

Solución de Controversias

1. Si surgiera una controversia entre las Partes Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes intentarán, en primera instancia, solucionarla mediante consultas sostenidas de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio.

2. Si la controversia no se resuelve dentro de los sesenta (60) días contados a partir del inicio de las consultas sostenidas de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio, las Partes Contratantes podrán acordar someter la controversia a la decisión de una persona u órgano, o cualquiera de las Partes Contratantes podrá someter la disputa a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes, respectivamente, y el tercero será nombrado por esos dos árbitros. Cada Parte Contratante nombrará a un árbitro dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que una de las Partes Contratantes haya recibido de la otra Parte Contratante una notificación por escrito a través de la vía diplomática solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro deberá ser nombrado en un periodo adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombrara a un árbitro en el periodo estipulado, o si el tercer árbitro no es nombrado en el periodo estipulado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o árbitros que el caso requiera. Si el Presidente tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, el nombramiento será efectuado por el vicepresidente de mayor jerarquía y que no esté descalificado por dicho motivo. En todos los casos, el tercer árbitro deberá ser nacional de un tercer Estado, fungir como Presidente del Tribunal y determinar el lugar donde se llevará a cabo el arbitraje.

3. Las Partes Contratantes darán cumplimiento a la decisión que se obtenga de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo.

4. Los gastos del Tribunal serán compartidos equitativamente entre las Partes Contratantes.

5. En tanto una de las Partes Contratantes no cumpla con la decisión adoptada de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo, la otra Parte Contratante podrá restringir, denegar o revocar todos los derechos o privilegios que haya acordado en virtud del presente Convenio a la Parte Contratante que no cumple con la decisión, o a la línea aérea designada que no cumple con la decisión.

ARTÍCULO 23

Terminación

Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, notificar a la otra Parte Contratante por escrito a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Convenio. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio se dará por terminado un (1) año después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea retirada por mutuo consentimiento antes de la expiración de dicho periodo. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de la notificación, ésta será considerada recibida a los catorce (14) días siguientes a la fecha de su recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 24

Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Convenio y cualquier modificación al mismo deberán ser registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 25

Convenciones Multilaterales

Cuando una convención multilateral vinculante para ambas Partes Contratantes entre en vigor, se podrán celebrar consultas de conformidad con el Artículo 20 del presente Convenio, para determinar el grado en que las disposiciones del presente Convenio son afectadas por las disposiciones de la convención multilateral.

ARTÍCULO 26
Entrada en Vigor

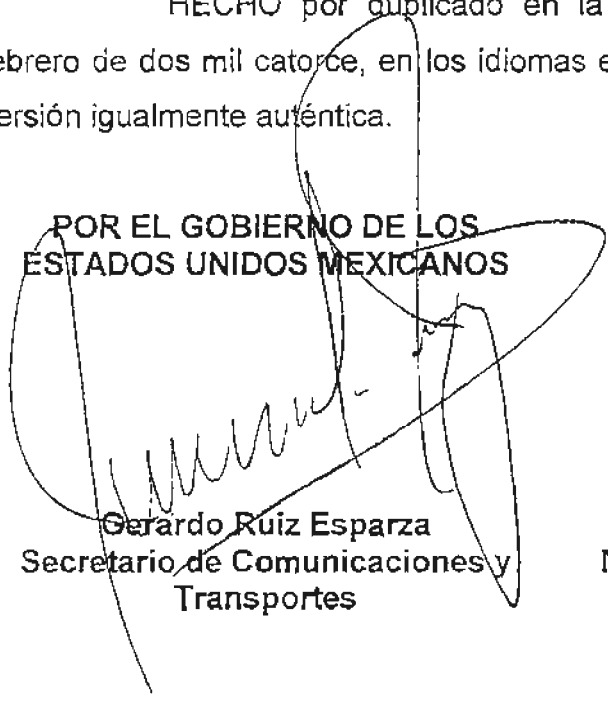
1. El presente Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de recepción de la última notificación por escrito, a través de los canales diplomáticos, mediante la cual las Partes Contratantes se comuniquen mutuamente el cumplimiento de todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Convenio.

2. El Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Canadá, hecho en la Ciudad de México el 21 de diciembre de 1961, conforme ha sido modificado, se dará por terminado a partir de la entrada en vigor del presente Convenio.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO por duplicado en la Ciudad de México el dieciocho de febrero de dos mil catorce, en los idiomas español, inglés y francés, siendo cada versión igualmente auténtica.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**


Gerardo Ruiz Esparza
Secretario de Comunicaciones y
Transportes

POR EL GOBIERNO DE CANADÁ



Edward Fast
Ministro de Comercio Internacional

ANEXO I
CUADRO DE RUTAS

Las Partes Contratantes confirman que las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán operar los servicios regulares de transporte aéreo en las rutas establecidas en las secciones aplicables del presente Anexo, en consistencia con las notas especificadas.

SECCIÓN I – CANADÁ

Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de Canadá podrán operar los servicios aéreos regulares de pasajeros mixtos y/o exclusivos de carga en cualquiera o en ambas direcciones, entre puntos en las siguientes rutas:

Puntos en Canadá	Puntos Intermedios	Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Más Allá de los Estados Unidos Mexicanos
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos

Notas:

1. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en todos sus vuelos y a su elección:
 - i) prestar servicio aéreo a los Puntos en los Estados Unidos Mexicanos, de forma separada o en combinación en el mismo vuelo,
 - ii) omitir cualquier punto de la ruta, siempre que todos los servicios atiendan, por lo menos, un Punto en Canadá.

2. Los derechos de tránsito y escala-estancia (*stopover*) se podrán ejercer en los Puntos en Canadá, Puntos Intermedios y en Puntos en los Estados Unidos Mexicanos.
3. Se podrán combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
4.
 - (1) Sujeto a los requisitos reglamentarios comúnmente aplicados a ese tipo de operaciones por las autoridades aeronáuticas de los Estados Unidos Mexicanos, cada línea aérea designada de Canadá podrá, a su discreción, celebrar acuerdos de cooperación con el propósito de compartir códigos (es decir, vender la transportación bajo su propio código), en vuelos operados por cualquier línea aérea o líneas aéreas de Canadá, de los Estados Unidos Mexicanos y/o de terceros países.
 - (2) Todas las líneas aéreas que intervengan en acuerdos de código compartido deberán contar con los derechos de ruta correspondientes.
 - (3) Los servicios de código compartido de cada línea aérea designada de Canadá, que comprendan la transportación entre Puntos en los Estados Unidos Mexicanos, se limitarán a vuelos operados por líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de los Estados Unidos Mexicanos para prestar servicios entre Puntos en México, y sólo estarán disponibles como parte de un viaje internacional.
 - (4) Para efectos de los servicios en código compartido, las líneas aéreas estarán autorizadas para transferir tráfico entre aeronaves, sin limitación alguna.
 - (5) Todos los participantes en dichos arreglos de código compartido deberán asegurarse de que los pasajeros sean debidamente informados sobre el operador responsable para cada segmento del viaje.

SECCIÓN II – ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos podrán operar los servicios aéreos regulares de pasajeros mixtos y/o exclusivos de carga en cualquiera o en ambas direcciones, entre puntos en las siguientes rutas:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Puntos Intermedios	Puntos en Canadá	Puntos Más Allá de Canadá
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto o puntos

Notas:

1. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en todos sus vuelos y a su elección:
 - i) prestar servicio aéreo a los Puntos en Canadá, de forma separada o en combinación en el mismo vuelo,
 - ii) omitir cualquier punto de la ruta, siempre que todos los servicios atiendan por lo menos un Punto en los Estados Unidos Mexicanos.
2. Los derechos de tránsito y escala-estancia (*stopover*) se podrán ejercer en los Puntos en los Estados Unidos Mexicanos, puntos Intermedios y en Puntos en Canadá.
3. Se podrán combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

4. (1) Sujeto a los requisitos reglamentarios comúnmente aplicados a ese tipo de operaciones por las autoridades aeronáuticas de Canadá, cada línea aérea designada de los Estados Unidos Mexicanos podrá, a su discreción, celebrar acuerdos de cooperación con el propósito de compartir códigos (es decir, vender la transportación bajo su propio código) en vuelos operados por cualquier línea aérea o líneas aéreas de los Estados Unidos Mexicanos, de Canadá y/o de terceros países.
- (2) Todas las líneas aéreas que intervengan en acuerdos de código compartido deberán contar con los derechos de ruta correspondientes.
- (3) Los servicios de código compartido de cada línea aérea designada de los Estados Unidos Mexicanos que comprendan la transportación entre Puntos en Canadá, se restringirán a vuelos operados por líneas aéreas autorizadas por las autoridades aeronáuticas de Canadá, para prestar servicios entre Puntos en Canadá, y sólo estarán disponibles como parte de un viaje internacional.
- (4) Para efectos de los servicios en código compartido, las líneas aéreas estarán autorizadas para transferir tráfico entre aeronaves, sin limitación alguna.
- (5) Todos los participantes en dichos arreglos de código compartido deberán asegurarse de que los pasajeros sean debidamente informados sobre el operador responsable para cada segmento del viaje.

SECCIÓN III – SERVICIOS AÉREOS DE FLETAMENTO

No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del Artículo 19, las Partes Contratantes confirman que:

1. Para la operación de vuelos de fletamento, los transportistas canadienses y mexicanos tendrán el derecho, sin restricciones de fórmula por limitaciones de capacidad/frecuencia y la oferta del derecho del primer rechazo de las líneas aéreas designadas, y sobre la base de no discriminación, de:
 - (a) transportar tráfico entre cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte Contratante de la que la línea aérea sea nacional y cualquier punto o puntos de la otra Parte Contratante, sin ejercer derechos de tráfico de escala o de escala-estancia (*stopover*) entre los puntos en el territorio de la otra Parte Contratante;
 - (b) combinar en una misma aeronave, tránsito de vuelos internacionales de fletamento destinados a un punto o puntos en el territorio de la otra Parte Contratante, con tráfico destinado a un punto o puntos en un tercer país, sin ejercer derechos de tráfico ni de escala o de escala-estancia (*stopover*), entre el territorio de la otra Parte Contratante y el tercer país;
 - (c) utilizar el espacio disponible en los compartimientos de carga de las aeronaves de vuelos de fletamento de pasajeros para transportar carga.
2. Los vuelos o serie de vuelos de fletamento se venderán y operarán de conformidad con los reglamentos aplicables a los vuelos de fletamento del país en donde se origine el tráfico de vuelos de fletamento. En la medida de lo posible, las autoridades aeronáuticas reducirán al mínimo la gestión administrativa impuesta a las líneas aéreas.
3. Los derechos y gravámenes por permisos para operar vuelos de fletamento, aplicados por las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, no deberán ser superiores a los derechos y gravámenes más bajos aplicables a cualquier otra línea aérea, que comercialice vuelos de fletamento internacionales desde o hacia ese territorio.

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN
STATES AND THE GOVERNMENT OF CANADA ON AIR TRANSPORT**

The Government of the United Mexican States and the Government
of Canada, (the "Contracting Parties"),

BEING PARTIES to the *Convention on International Civil Aviation*,
done at Chicago on 7 December 1944;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in
international air transportation;

RECOGNIZING the importance of international air transportation in
promoting trade, tourism and investment;

DESIRING to promote their interests in respect of international air
transportation; and

DESIRING to conclude an agreement on air transport, supplementary
to the said Convention;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Headings and Definitions

1. The headings used in this Agreement are for reference purposes
only.
2. In this Agreement, unless otherwise stated:

"aeronautical authorities" means, in the case of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transport, through the Directorate General of Civil Aviation, and, in the case of Canada, the Minister of Transport of Canada and the Canadian Transportation Agency, or, in both cases, any other entity or person empowered to perform the functions exercised by those authorities;

"agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement to transport passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

"Agreement" means this Agreement, any Annex attached thereto, and any amendment to this Agreement or to any Annex attached thereto;

"air service", "international air service" and "airline" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

"Convention" means the *Convention on International Civil Aviation*, done at Chicago on 7 December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Convention or its Annexes under Articles 90 and 94 adopted by both Contracting Parties;

"designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement;

"territory" means for each Contracting Party, its land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea as determined by its national law, and includes the air space above these areas.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airlines designated by that other Contracting Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in this Agreement to take up and discharge international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. Each Contracting Party shall also grant the rights specified in subparagraphs 1(a) and (b) of this Article to the other Contracting Party for airlines not designated under Article 3 of this Agreement.

3. Paragraph 1 of this Article shall not be interpreted as granting to a Contracting Party the right for its designated airlines the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services in this Agreement for that Contracting Party and to withdraw a designation or to substitute another airline for one previously designated.

ARTICLE 4

Authorization

1. A Contracting Party that is notified under Article 3 of this Agreement of a designation or substitution of an airline shall require its aeronautical authorities to, consistent with the laws and regulations of that Contracting Party, issue without delay to the airline so designated the required authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. The Contracting Parties confirm that, upon receipt of the required authorizations, the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization

1. Notwithstanding paragraph 1 of Article 4, each Contracting Party shall have the right, through its aeronautical authorities, to withhold the authorizations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on those authorizations, temporarily or permanently, in the following circumstances:

- (a) the airline fails to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party issuing the authorizations;
- (b) the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party issuing the authorizations;
- (c) they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or
- (d) the airline fails to operate in a manner consistent with the conditions set out in this Agreement.

2. The rights specified in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in accordance with Article 20 of this Agreement, unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Articles 7 or 8 of this Agreement.

ARTICLE 6

Application of Laws

1. Each Contracting Party shall require compliance with:

- (a) its laws, regulations and procedures relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of aircraft, by the designated airlines of the other Contracting Party on entrance into, departure from and while within that territory; and
- (b) its laws and regulations relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of passengers, crew members and cargo including mail (such as regulations relating to entry, clearance, transit, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine) by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of the passengers, crew members, and applicable to the cargo, including mail, carried by the designated airlines of the other Contracting Party, on transit through, admission to, departure from and while within that territory.

2. In the application of such laws and regulations, a Contracting Party shall, under similar circumstances, accord to the designated airlines of the other Contracting Party treatment no less favourable than that accorded to its own or any other airline engaged in similar international air services.

ARTICLE 7

Safety Standards, Certificates and Licences

1. The Contracting Parties agree that certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the aeronautical authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that those certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the standards established under the Convention. The Contracting Parties further agree that their aeronautical authorities reserve the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the certificates or licences referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties pursuant to Article 20 of this Agreement with a view to clarify the practice in question.

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the aeronautical authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, crew members, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days of receipt of a request from either Contracting Party, or any other period as may be mutually determined by the Contracting Parties. If, following those consultations, a Contracting Party, through its aeronautical authorities, finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the first mentioned Contracting Party shall notify the other Contracting Party of these findings and of the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be accepted by the aeronautical authorities of the Contracting Party that made the findings, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the designated airlines of that other Contracting Party.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, each Contracting Party agrees that any aircraft operated by or, where approved on behalf of, an airline of one Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called a “**ramp inspection**”), provided that the ramp inspection does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

5. If a Contracting Party, through its aeronautical authorities, after carrying out a ramp inspection, finds that:

- (a) an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; and/or
- (b) there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

it may, through its aeronautical authorities, for the purposes of Article 33 of the Convention and at its discretion, determine that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or its crew members had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention. This same determination may be made in the case of denial of access for ramp inspection.

6. Each Contracting Party, through its aeronautical authorities, shall have the right, without consultation, to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of an airline of the other Contracting Party in the event the aeronautical authorities of the first Contracting Party conclude that immediate action is essential to the safety of airline operations.

7. A Contracting Party shall discontinue, through its aeronautical authorities, any action taken pursuant to paragraphs 3 or 6 above once the basis for that action ceases to exist.

ARTICLE 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, done at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, done at The Hague on 16 December 1970, the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, done at Montreal on 23 September 1971, the *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation*, done at Montreal on 24 February 1988, and the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, done at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding on both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide on request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew members, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that those security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that aircraft operators of their registry, aircraft operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the airport operators located in their territory, act in conformity with those aviation security provisions. Accordingly, each Contracting Party shall, on request, provide the other Contracting Party notification of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Either Contracting Party may at any time request consultations, to be held without delay, with the other Contracting Party to discuss those differences.

5. Each Contracting Party agrees that its aircraft operators may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew members, carry-on items, baggage, cargo, including mail and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall, as far as may be practicable, meet any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to respond to a particular threat. These special security measures shall remain in effect until alternative equivalent measures have been accepted by the Contracting Party requesting the measures.

7. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following the serving of a notice, to have its aeronautical authorities conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements, including the setting of specific dates for the conduct of the assessments, shall be mutually determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and applied without delay to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of that aircraft, their passengers and crew members, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and taking other appropriate measures intended to rapidly and safely resolve that incident or threat.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, it may request consultations. The consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of the request for consultations. Failure to reach a satisfactory arrangement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for the Contracting Party that requested the consultations to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of the designated airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the Contracting Party that believes that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article may take interim action at any time.

ARTICLE 9

Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national laws and regulations on a basis of reciprocity, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts (including engines), regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of those airlines as well as printed ticket stock, air waybills, any printed material bearing the insignia of the company and usual publicity material distributed without charge by those airlines.

2. The exemptions granted with respect to items listed in paragraph 1 shall apply when those items are:

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;
- (b) retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party on arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
- (c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party,

whether or not the items are used or entirely consumed within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that those items are not alienated in the territory of that Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of each Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In this case, they may be placed under the supervision of those authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and regulations applicable in that territory.

4. Each Contracting Party shall exempt baggage and cargo in direct transit across its territory from customs duties and other similar charges.

ARTICLE 10

Statistics

The Contracting Parties, through their aeronautical authorities shall provide, or shall require their designated airlines to provide, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including statistics showing the initial origins and final destinations of the traffic.

ARTICLE 11

Tariffs

1. For the purposes of this Article:

- (a) "tariff" means a publication containing prices and general terms and conditions related to the air transportation of passengers and their baggage and cargo but excludes remuneration and conditions for the carriage of mail;
- (b) "price" means any fare, rate or charge (including frequent flyer plans or other benefits provided in association with air transportation) for the carriage of passengers (including their baggage) or cargo (excluding mail) and the conditions directly governing the availability or applicability of the fare, rate or charge;

- (c) **"general terms and conditions of carriage"** means those terms and conditions which are broadly applicable to the air transportation and not directly related to any price.

2. The Contracting Parties shall permit tariffs on any agreed service to be established at reasonable levels, including through airline cooperative arrangements, with due regard being paid to all relevant factors such as cost of operation, reasonable profit, characteristics of airline business models and the tariffs of other airlines for any part of the specified route, and other commercial considerations associated with the market.

3. Prices on any agreed service operated pursuant to this Agreement may be required to be filed on no more than fifteen (15) days' notice by the aeronautical authorities of either Contracting Party, unless a shorter period is accepted by an aeronautical authority of a Contracting Party.

4. The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to match, on a timely basis and using such expedited procedures as may be authorized on application, for carriage on the agreed services, any publicly available lawful price for air transportation between the same points, on a basis which would be broadly equivalent in terms of applicable conditions and standards of service.

5. Prices established in accordance with the provisions of this Article shall remain in effect until new prices have been established.

6. In the event that either aeronautical authority is dissatisfied with a price in effect for a designated airline of the other Contracting Party, the Contracting Parties, through their aeronautical authorities, shall endeavour to settle the matter through consultations if so requested by either authority. In any event, a Contracting Party, through its aeronautical authority, shall not take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a price of an airline of the other Contracting Party. The primary objectives of any intervention shall be:

- (a) to prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) to protect consumers from prices that are unreasonably high or restrictive because of the abuse of a dominant position;
- (c) to protect airlines from prices to the extent that they are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; or
- (d) to protect airlines from prices that are artificially low, where there is evidence of intent to eliminate competition.

7. The general terms and conditions of carriage shall be subject to each Contracting Party's laws and regulations. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of any general terms and conditions of carriage of a designated airline not more than thirty (30) days before the proposed effective date. If one Contracting Party takes action to disapprove any terms or conditions, it shall promptly inform the other Contracting Party and the designated airline concerned.

8. The Contracting Parties may require that the designated airlines shall make full information on prices and the general terms and conditions of carriage available to the general public.

ARTICLE 12

Availability of Airports and Aviation Facilities and Services

Each Contracting Party shall ensure that airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services provided in its territory are available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time arrangements for use are made.

ARTICLE 13

Charges for Airports and Aviation Facilities and Services

1. For the purposes of this Article, “user charge” means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation safety or security facilities or services including related services and facilities.

2. Each Contracting Party shall ensure that any user charge that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of a Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control services is just, reasonable, and not unjustly discriminatory. The user charge shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline.

3. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of a Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services is just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. The user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

4. Each Contracting Party shall ensure that user charges imposed under paragraph 3 of this Article on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but does not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies for providing the appropriate airport, aviation security and related facilities and services at the airport or within the airport system. The user charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and cost-effective basis.

5. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines or their representative bodies to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 2, 3 and 4 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

6. A Contracting Party shall not be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 22 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or
- (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 14

Capacity

1. Each Contracting Party shall give the designated airlines of the other Contracting Party a fair and equal opportunity to provide the agreed services on the routes specified in this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow any designated airline of the other Contracting Party to determine the frequency and capacity of the agreed services it offers based on the airline's commercial considerations in the marketplace. Therefore, a Contracting Party shall not impose on the designated airline of the other Contracting Party any requirement with respect to capacity, frequency or

traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement. A Contracting Party shall not unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs and other government inspection services or for technical or operational reasons under uniform conditions and consistent with Article 15 of the Convention.

3. Each Contracting Party, through its aeronautical authorities, may require the designated airlines to file schedules or timetables, for information purposes, not later than twenty (20) days prior to the operation of new or revised services or within a shorter period as may be accepted by those authorities. If the aeronautical authorities of a Contracting Party require filings for information purposes, they shall keep to a minimum the administrative burden on the designated airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 15

Airline Representatives

1. Each Contracting Party shall permit:
 - (a) the designated airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in its territory their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services; and
 - (b) these staff requirements at the option of the designated airlines of the other Contracting Party, to be satisfied by their own personnel or, by using the services of any other organization, company or airline operating in its territory and authorized to perform such services for other airlines.
2. Each Contracting Party shall:

- (a) with the minimum of delay and consistent with its laws and regulations, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and
- (b) facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE 16

Ground Handling

1. Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party when operating in its territory:

- (a) on the basis of reciprocity, to perform their own ground handling in its territory and, at their option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized by its competent authorities to provide those services; and
- (b) to provide ground handling services for other airlines operating at the same airport in the territory of the other Contracting Party.

2. The exercise of the rights set forth in subparagraphs 1(a) and (b) of this Article shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any such constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

ARTICLE 17

Sales and Transfer of Funds

Each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party:

- (a) to engage in the sale of air transportation in its territory directly or, at the discretion of the designated airlines, through their agents and to sell transportation in the currency of that territory or, at the discretion of the designated airlines, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase the transportation in currencies accepted by those airlines;
- (b) to convert and remit abroad, on demand, funds obtained in the normal course of their operations. The conversion and remittance shall be effected in freely convertible currencies and permitted without restrictions or delay at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer, and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for those transactions. Those service charges shall be established in accordance with the national applicable laws of that Contracting Party; and
- (c) to pay local expenses, including purchases of fuel, in its territory in local currency, or at the discretion of the designated airlines, in freely convertible currencies.

ARTICLE 18

Taxation

1. Profits or income from the operation of aircraft in international traffic derived by an airline of a Contracting Party, including participation in inter-airline commercial agreements or joint business ventures, shall be exempt from any tax on profits or income imposed by the government of the other Contracting Party.

2. Capital and assets of an airline of a Contracting Party pertaining to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from any tax on capital and assets imposed by the government of the other Contracting Party.

3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft derived by an airline of a Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed by the government of the other Contracting Party.

4. For the purposes of this Article:

- (a) the term “**profits or income**” includes gross receipts and revenues derived directly from the operation of aircraft in international traffic, including:
 - i) the charter or rental of aircraft;
 - ii) the sale of air transportation, either for the airline itself or for any other airline; and
 - iii) interest on sums generated directly from the operation of aircraft in international traffic provided that the interest is incidental to the operation;
- (b) the term “**international traffic**” means the transportation of persons and/or cargo, including mail, except where the transportation is principally between points in the territory of a Contracting Party; and
- (c) the term “**airline of a Contracting Party**” means, in the case of the United Mexican States, an airline resident in the United Mexican States for purposes of income taxation and, in the case of Canada, an airline resident in Canada for purposes of income taxation.

5. This Article shall not have effect when an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income is in effect between the two Contracting Parties.

ARTICLE 19

Applicability to Charter/ Non-scheduled Flights

1. The provisions set out in Articles 6 (Application of Laws), 7 (Safety Standards, Certificates and Licences), 8 (Aviation Security), 9 (Customs Duties and Other Charges), 10 (Statistics), 12 (Availability of Airports and Aviation Facilities and Services), 13 (Charges for Airports and Aviation Facilities and Services), 15 (Airline Representatives), 16 (Ground Handling), 17 (Sales and Transfer of Funds), 18 (Taxation) and 20 (Consultations) of this Agreement apply to charters and other non-scheduled flights operated by the air carriers of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carriers operating these flights.

2. Paragraph 1 of this Article shall not affect laws and regulations governing the authorization of charters or non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of those operations.

ARTICLE 20

Consultations

Either Contracting Party may at any time request through diplomatic channels consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. These consultations, which may be held between the Contracting Parties' respective aeronautical authorities, shall begin within sixty (60) days of the date the other Contracting Party receives a request in writing, unless the Contracting Parties or their aeronautical authorities mutually decide otherwise or unless this Agreement provides otherwise.

ARTICLE 21

Amendment

Any amendment to this Agreement that is mutually determined as a result of consultations under Article 20 of this Agreement shall come into force thirty (30) days after the date of receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of the amendment have been completed.

ARTICLE 22

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall first endeavour to settle it by holding consultations in accordance with Article 20 of this Agreement.

2. If the dispute is not resolved within sixty (60) days of the beginning of consultations pursuant to Article 20 of this Agreement, the Contracting Parties may agree to refer the dispute for decision to a person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a written notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If one of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If a Contracting Party fails to comply with any decision made under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

ARTICLE 23

Termination

Each Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. The notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of an acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 25

Multilateral Conventions

If a multilateral convention comes into force in respect of both Contracting Parties, consultations may be held in accordance with Article 20 of this Agreement with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 26
Entry into Force

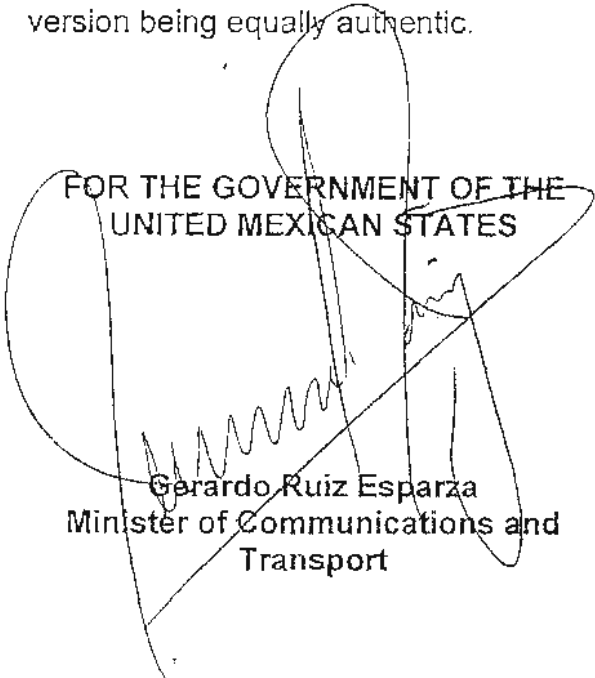
1. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of receipt of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Contracting Parties have notified each other that all necessary internal procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. The Air Transport Agreement between the Government of the United Mexican States and the Government of Canada, done at Mexico City on 21 December 1961, as amended, shall terminate upon entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Mexico City on this eighteenth day of February of two thousand and fourteen, in the Spanish, French and English languages, each version being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES


Gerardo Ruiz Esparza
Minister of Communications and
Transport

FOR THE GOVERNMENT OF
CANADA


Edward Fast
Minister of International Trade

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

The Contracting Parties confirm that the designated airlines of each Contracting Party may operate scheduled air services on the routes set out in the applicable sections of this Annex, in accordance with the notes specified.

SECTION I – CANADA

Airlines designated by the Government of Canada may operate scheduled passenger-combination air services and/or scheduled all-cargo air services in either or both directions between points on the following routes:

Points in Canada	Intermediate Points	Points in the United Mexican States	Points Beyond the United Mexican States
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

Notes:

1. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:
 - i) serve Points in the United Mexican States separately or in combination on the same flight,
 - ii) omit any points on the route, provided that all services serve at least one of the Points in Canada.
2. Transit and own stopover rights shall be available at Points in Canada, at Intermediate Points, and at Points in the United Mexican States.
3. Different flight numbers may be combined within one aircraft operation.

4. (1) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the aeronautical authorities of the United Mexican States, each designated airline of Canada may, at its discretion, enter into cooperative arrangements for the purposes of code-sharing (i.e. selling transportation under its own code) on flights operated by any airline or airlines of Canada, of the United Mexican States, and/or of any third countries.
- (2) All airlines involved in code-sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.
- (3) Code-sharing services by each designated airline of Canada involving transportation between Points in the United Mexican States shall be restricted to flights operated by airlines authorized by the aeronautical authorities of the United Mexican States to provide services between Points in Mexico, and shall only be available as part of an international journey.
- (4) For the purpose of code-sharing services, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation.
- (5) All participants in such code-sharing arrangements shall ensure that passengers are fully informed of the identity of the operator for each segment of the journey.

SECTION II – UNITED MEXICAN STATES

Airlines designated by the Government of the United Mexican States may operate scheduled passenger-combination air services and/or scheduled all-cargo air services in either or both directions between points on the following routes:

Points in the United Mexican States	Intermediate Points	Points in Canada	Points Beyond Canada
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

Notes:

1. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:
 - i) serve Points in Canada separately or in combination on the same flight,
 - ii) omit any points on the route, provided that all services serve at least one of the Points in the United Mexican States.
2. Transit and own stopover rights shall be available at Points in the United Mexican States, at Intermediate Points and at Points in Canada.
3. Different flight numbers may be combined within one aircraft operation.
4. (1) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the aeronautical authorities of Canada, each designated airline of the United Mexican States may, at its discretion, enter into cooperative arrangements for the purposes of code-sharing (i.e. selling transportation under its own code) on flights operated by any airline or airlines of the United Mexican States, of Canada, and/or of any third countries.
- (2) All airlines involved in code-sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.

- (3) Code-sharing services by each designated airline of the United Mexican States involving transportation between Points in Canada shall be restricted to flights operated by airlines authorized by the aeronautical authorities of Canada to provide services between Points in Canada, and shall only be available as part of an international journey.
- (4) For the purpose of code-sharing services, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation.
- (5) All participants in such code-sharing arrangements shall ensure that passengers are fully informed of the identity of the operator for each segment of the journey.

SECTION III - CHARTER AIR SERVICES

Notwithstanding Paragraph 2 of Article 19, the Contracting Parties confirm that:

1. In the performance of charters Canadian and Mexican air carriers shall have the right, without uplift ratio restrictions, capacity/frequency limitations, the offering of a right of first refusal to designated airlines, and on a non-discriminatory basis, to:
 - (a) carry traffic between any point or points in the territory of the Contracting Party of which the air carrier is a national and any point or points in the territory of the other Contracting Party, without local or stopover traffic rights between points in the territory of the other Contracting Party;
 - (b) combine on the same aircraft international charter traffic destined to a point(s) in the territory of the other Contracting Party with traffic destined to a point(s) in a third country, without local or stopover traffic rights between the territory of the other Contracting Party and the third country;
 - (c) charter the unused bellyhold space of aircraft chartered for the carriage of passengers for the carriage of cargo.
2. Charter flights or series of charter flights shall be sold and operated in accordance with the charter regulations of the country of origin of the charter traffic. To the fullest extent possible the aeronautical authorities shall minimize the administrative burden imposed on air carriers.
3. Fees or charges for permits to operate charters applied by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the airlines of the other Contracting Party shall be no higher than the lowest such fees or charges applied to any other air carrier operating international charters to or from that territory.

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE
ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique et le Gouvernement du Canada (les « Parties contractantes »),

ÉTANT PARTIES à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944;

DÉSIRANT assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international;

RECONNAISSANT l'importance du transport aérien international pour la promotion du commerce, du tourisme et de l'investissement;

DÉSIRANT promouvoir leurs intérêts en matière de transport aérien international; et

DÉSIRANT conclure un accord sur le transport aérien complétant la Convention précitée;

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1

Titres et définitions

1. Les titres figurant dans le présent Accord ne sont inclus qu'à des fins de référence.
2. Sauf disposition contraire, au présent Accord:

« **Accord** » s'entend du présent Accord, de toute annexe qui y est jointe et de tout amendement apporté au présent Accord ou à l'une de ses annexes;

« **autorités aéronautiques** » s'entend, dans le cas des États-Unis du Mexique, du Secrétariat des communications et des transports, par l'entremise de la Direction générale de l'aviation civile, et, dans le cas du Canada, du ministre des Transports du Canada et de l'Office des transports du Canada, ou, dans les deux cas, de toute autre personne ou entité habilitée à exercer les fonctions de ces autorités;

« **Convention** » s'entend de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, faite à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée en vertu de son article 90 et de tout amendement de cette convention ou de ses annexes en vertu des articles 90 et 94 adopté par les deux Parties contractantes;

« **entreprise de transport aérien désignée** » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4;

« **service aérien** », « **service aérien international** » et « **entreprise de transport aérien** » ont le sens que leur attribue respectivement l'article 96 de la Convention;

« **services convenus** » s'entend des services aériens réguliers sur les routes spécifiées au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée;

« **territoire** » s'entend, dans le cas de chaque Partie contractante, de ses régions terrestres (partie continentale et îles), de ses eaux intérieures et de sa mer territoriale telles qu'elles sont définies dans son droit national, et comprend l'espace aérien surjacent.

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées par cette autre Partie contractante :

- (a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- (b) le droit d'atterrir sur son territoire à des fins non commerciales; et

- (c) dans la mesure autorisée par le présent Accord, le droit de faire des escales sur son territoire sur les routes spécifiées au présent Accord afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris le courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Chaque Partie contractante accorde aussi les droits prévus aux alinéas 1(a) et (b) du présent article à l'autre Partie contractante pour les entreprises de transport aérien qui ne sont pas désignées conformément à l'article 3 du présent Accord.

3. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas pour effet de conférer à une Partie contractante le droit, pour ses entreprises de transport aérien désignées, d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris le courrier, pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 3

Désignation

Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus visés dans le présent Accord pour cette Partie contractante, ainsi que de retirer une désignation ou de substituer une autre entreprise de transport aérien à celle qui avait été précédemment désignée.

ARTICLE 4

Autorisation

1. La Partie contractante à laquelle est notifiée une désignation ou une substitution d'une entreprise de transport aérien au titre de l'article 3 du présent Accord exige de ses autorités aéronautiques qu'elles délivrent sans tarder, en conformité avec les lois et règlements de cette Partie contractante, à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Les Parties contractantes confirment que, dès qu'elle a reçu les autorisations nécessaires, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que l'entreprise de transport aérien se conforme aux dispositions du présent Accord.

ARTICLE 5

Refus, révocation, suspension et limitation de la autorisation

1. Malgré le paragraphe 1 de l'article 4, chaque Partie contractante a le droit, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, de refuser les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ainsi que de révoquer, de suspendre ces autorisations, ou de les assortir de conditions, de façon temporaire ou permanente, dans les situations suivantes :

- (a) l'entreprise ne remplit pas les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui délivre les autorisations;
- (b) l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui délivre les autorisations;
- (c) ses autorités aéronautiques ne sont pas convaincues qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont détenus par la Partie contractante qui désigne celle-ci ou par ses ressortissants; ou
- (d) l'entreprise de transport aérien exploite ses activités d'une façon qui enfreint les conditions énoncées au présent Accord.

2. Les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes conformément à l'article 20 du présent Accord, à moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher une infraction aux lois et règlements susmentionnés, ou que la sécurité ou la sûreté n'exige que des mesures soient prises au titre des articles 7 ou 8 du présent Accord.

ARTICLE 6

Application des lois

1. Chaque Partie contractante exige l'observation :

- (a) de ses lois, règlements et procédures relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire, des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs, par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire; et
- (b) de ses lois et règlements relatifs à l'admission ou au séjour sur son territoire, ou à la sortie de son territoire, de passagers, de membres d'équipage et de marchandises, incluant le courrier (tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, au transit, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine) par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et par ou pour le compte de ces passagers et membres d'équipage, et pour les marchandises, incluant le courrier, transportés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, en transit, à l'admission, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire.

2. Dans l'application des lois et règlements précités, chaque Partie contractante accorde, dans des circonstances analogues, aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante un traitement non moins favorable que celui qu'elle accorde à ses propres entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues.

ARTICLE 7

Normes de sécurité, certificats, brevets et licences

1. Les Parties contractantes conviennent que les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes et toujours en vigueur sont reconnus comme valides par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés en conformité, au minimum, avec les normes établies en application de la Convention. Les Parties contractantes conviennent également que leurs autorités aéronautiques se réservent toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins des vols effectués au-dessus de leur propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et licences délivrés à leurs propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences visés au paragraphe 1 du présent article qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à une personne ou à une entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services convenus permettent d'appliquer des normes qui diffèrent des normes minimales établies en application de la Convention et que cette différence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'autre Partie contractante peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes conformément à l'article 20 du présent Accord afin de clarifier cette pratique.

3. Les Parties contractantes tiennent des consultations sur les normes et les exigences de sécurité maintenues et gérées par les autorités aéronautiques de l'une d'elles à l'égard des installations aéronautiques, des membres d'équipage, des aéronefs et de l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées dans les quinze (15) jours suivant la réception d'une demande à cet effet de la part de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou dans tout autre délai déterminé

conjointement par les Parties contractantes. Si, à la suite de telles consultations, l'une des Parties contractantes conclut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, que l'autre Partie contractante ne maintient pas et ne gère pas de manière effective, dans les domaines précités, des normes et des exigences de sécurité qui sont au moins équivalentes aux normes minimales établies en application de la Convention, elle avise l'autre Partie contractante de ces conclusions et des mesures qu'elle estime nécessaires pour que ces normes minimales soient respectées. L'omission de prendre les mesures correctives appropriées dans les quinze (15) jours qui suivent, ou dans tout autre délai accepté par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui est parvenue à cette conclusion, constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

4. Conformément à l'article 16 de la Convention, chaque Partie contractante consent à ce que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien de l'une d'elles ou, sous réserve d'approbation, pour le compte d'une telle entreprise, puisse, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet de la part des autorités aéronautiques de cette dernière d'un examen à bord et autour de l'aéronef afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux des membres de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement (désigné par l'expression « **inspection au sol** » au présent article), à la condition que cette inspection au sol ne cause pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef.

5. Si, après avoir procédé à une inspection au sol, l'une des Parties contractantes conclut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, selon le cas :

- (a) qu'un aéronef ou que l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies en application de la Convention à ce moment-là;

- (b) que les normes de sécurité établies en application de la Convention à ce moment-là ne sont pas maintenues et gérées de manière effective,

elle peut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, aux fins de l'article 33 de la Convention et à sa discrétion, conclure que les exigences ayant régi la délivrance ou la validation des certificats, brevets ou licences se rapportant à cet aéronef ou aux membres de son équipage, ou les exigences qui régissent l'exploitation de cet aéronef, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en application de la Convention. Cette même conclusion peut être formulée en cas de refus d'accès à l'aéronef pour une inspection au sol.

6. Chaque Partie contractante peut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, sans consultation, refuser, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante si les autorités aéronautiques en question concluent que des mesures immédiates sont indispensables à la sécurité du transport aérien.

7. Toute mesure prise par une Partie contractante, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, en application du paragraphe 3 ou 6 du présent article est levée dès que la cause qui l'a motivée cesse d'exister.

ARTICLE 8

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations au titre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations au titre du droit international, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, du *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, fait à Montréal le 24 février 1988, de la *Convention pour la marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, et de tout autre accord multilatéral régissant la sûreté de l'aviation qui lie les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. En conséquence, chaque Partie contractante informe, sur demande, l'autre Partie contractante de toute différence entre ses lois, règlements et pratiques nationaux et les normes de sûreté de l'aviation contenues dans les annexes visées au présent paragraphe. Une Partie contractante peut en tout temps demander des consultations avec l'autre Partie contractante au sujet de ces différences, lesquelles consultations sont tenues sans délai.

5. Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs puissent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 4 du présent article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire, ou la sortie de celui-ci. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées de manière effective sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs et soumettre à des contrôles les passagers, les équipages, les bagages de cabine, les bagages de soute, les marchandises, y compris le courrier, et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante donne suite, dans la mesure du possible, à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que soient prises des mesures de sûreté spéciales raisonnables visant à faire face à une menace particulière. Ces mesures de sûreté spéciales restent en vigueur jusqu'à ce que des mesures de rechange équivalentes soient acceptées par la Partie contractante qui a demandé les mesures.

7. Chaque Partie contractante a le droit, moyennant un préavis de soixante (60) jours, d'effectuer, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, une évaluation, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des mesures de sûreté que prennent ou que prévoient de prendre les exploitants d'aéronefs à l'égard des vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante. Les arrangements administratifs nécessaires pour ces évaluations, y compris la détermination de dates précises où elles seront effectuées, sont arrêtés conjointement par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et mis en œuvre sans délai de manière à assurer l'exécution rapide des évaluations.

8. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de tels aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à l'incident ou à la menace en question.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander la tenue de consultations. Ces consultations commencent dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande s'y rapportant. L'incapacité de conclure un arrangement satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constitue pour la Partie contractante qui a demandé les consultations un motif valable de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions les autorisations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. Lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'urgence ou pour prévenir une nouvelle violation des dispositions du présent article, la Partie contractante qui croit que l'autre a dérogé aux dispositions du présent article peut prendre des mesures provisoires en tout temps.

ARTICLE 9

Droits de douane et autres redevances

1. Sur la base de la réciprocité, chaque Partie contractante exempte les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où ses lois et règlements nationaux le permettent, des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les alcools, le tabac et les autres articles destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de ces entreprises ou utilisés uniquement à ces fins, de même que sur les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le sigle de l'entreprise et les documents publicitaires habituels distribués gratuitement par ces entreprises.

2. Les exemptions accordées relativement aux articles énumérés au paragraphe 1 s'appliquent lorsque ces articles sont:

- (a) introduits sur le territoire d'une Partie contractante par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour le compte d'une telle entreprise;
- (b) conservés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante au moment de leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à leur départ de ce territoire; ou
- (c) embarqués à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante,

que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à la condition qu'ils ne soient pas aliénés sur le territoire de cette Partie contractante.

3. L'équipement embarqué normal et les fournitures et approvisionnements normalement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou jusqu'à ce qu'on s'en soit départi d'une autre manière conformément aux lois et règlements douaniers applicables sur ce territoire.

4. Chaque Partie contractante exempte les bagages et les marchandises en transit direct par son territoire des droits de douane et autres redevances similaires.

ARTICLE 10

Statistiques

Les Parties contractantes fournissent par l'entremise de leurs autorités aéronautiques, ou exigent de leurs entreprises de transport aérien désignées, qu'elles fournissent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis pour l'examen de l'exploitation des services convenus, y compris les statistiques concernant les points d'origine et de destination finale du trafic.

ARTICLE 11

Tarifs

1. Aux fins du présent article :

- (a) « **tarif** » s'entend d'une publication spécifiant les prix et les conditions générales qui s'appliquent au transport aérien de passagers, de leurs bagages et de marchandises, à l'exclusion de la rémunération et des conditions applicables au transport du courrier;
- (b) « **prix** » s'entend de tous les frais, taux ou redevances (y compris les programmes pour grands voyageurs ou autres avantages offerts en liaison avec le transport aérien) qui s'appliquent au transport de passagers (y compris de leurs bagages) ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), et des conditions régissant directement la disponibilité ou l'applicabilité de ces frais, taux ou redevances;
- (c) « **conditions générales de transport** » s'entend des conditions qui s'appliquent de manière générale au transport aérien et ne sont pas directement liées aux prix.

2. Les Parties contractantes permettent l'établissement de tarifs relatifs à tout service convenu à des niveaux raisonnables, y compris dans le cadre d'arrangements de coopération entre les entreprises de transport aérien, de façon qu'il soit dûment tenu compte de tous les facteurs pertinents, comme les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques des modèles de fonctionnement des entreprises de transport aérien et les tarifs d'autres entreprises de transport aérien relatifs à toute partie de la route spécifiée, ainsi que d'autres considérations commerciales liées au marché.

3. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent exiger le dépôt des prix relatifs à tout service convenu exploité conformément au présent Accord moyennant un préavis d'au plus quinze (15) jours, à moins que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'acceptent un délai plus court.

4. Aux fins du transport relatif aux services convenus, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont le droit, en temps opportun et en recourant aux procédures accélérées autorisées sur demande, d'égaliser tout prix licite offert au public et applicable au transport aérien entre les mêmes points, sur une base qui serait généralement équivalente en ce qui concerne les conditions et les normes de service applicables.

5. Les prix établis conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux prix.

6. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un prix pratiqué par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante n'est pas satisfaisant, les Parties contractantes s'efforcent, par l'entremise de leurs autorités aéronautiques et à la demande de l'une ou l'autre de celles-ci, de régler la question au moyen de consultations. En tout état de cause, aucune des Parties contractantes ne peut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, prendre des mesures unilatérales pour empêcher la prise d'effet ou le maintien d'un prix pratiqué par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante. Toute intervention vise principalement l'un ou l'autre des objectifs suivants :

- (a) empêcher les prix ou les pratiques déraisonnablement discriminatoires;
- (b) protéger les consommateurs contre des prix déraisonnablement élevés ou restrictifs découlant d'abus de position dominante;

- (c) protéger les entreprises de transport aérien contre des prix artificiellement bas découlant de subventions ou d'aides directes ou indirectes de l'État;
- (d) protéger les entreprises de transport aérien contre des prix artificiellement bas, lorsqu'il existe des éléments de preuve dénotant une intention d'éliminer la concurrence.

7. Les conditions générales de transport sont assujetties aux lois et règlements nationaux de chaque Partie contractante. Chaque Partie contractante peut exiger la notification des conditions générales de transport d'une entreprise de transport aérien désignée à ses autorités aéronautiques ou leur dépôt auprès de celles-ci au plus tard trente (30) jours avant la date d'entrée en vigueur proposée. La Partie contractante qui prend des mesures pour désapprouver une condition générale de transport d'une entreprise de transport aérien désignée en informe sans délai l'autre Partie contractante et l'entreprise concernée.

8. Les Parties contractantes peuvent exiger des entreprises de transport aérien désignées qu'elles mettent à la disposition du grand public des renseignements complets sur les prix et les conditions générales de transport.

ARTICLE 12

Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques

Chaque Partie contractante fait en sorte que les aéroports, les voies aériennes, les services de contrôle de la circulation aérienne, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, et les autres services et installations connexes qui sont fournis sur son territoire soient mis à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute autre entreprise de transport aérien au moment où sont pris les arrangements en vue de leur utilisation.

ARTICLE 13

Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques

1. Pour l'application du présent article, « redevances d'usage » s'entend des redevances imposées aux entreprises de transport aérien pour la fourniture des installations ou des services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sécurité ou de sûreté de l'aviation, y compris des installations et services connexes.

2. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des services de navigation aérienne et de contrôle de la circulation aérienne soient justes, raisonnables et ne soient pas injustement discriminatoires. Ces redevances d'usage sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien.

3. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires, de sûreté de l'aviation et des installations et services connexes soient justes, raisonnables, ne soient pas injustement discriminatoires et soient réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances d'usage sont imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

4. Chaque Partie contractante fait en sorte que les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante au titre du paragraphe 3 du présent article puissent répercuter, sans toutefois l'excéder, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires, de sûreté de l'aviation et des services et installations connexes appropriés dans l'aéroport ou le réseau aéroportuaire concerné. Les redevances d'usage peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif après amortissement. Les installations et services à l'égard desquels les redevances sont imposées sont fournis de façon efficace et économique.

5. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents situés sur son territoire et les entreprises de transport aérien ou les organismes représentant ces dernières qui utilisent les services et installations, et encourage les autorités ou organismes compétentes et les entreprises de transport aérien ou les organismes qui les représentent à échanger les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage conformément aux principes énoncés aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à donner aux utilisateurs un préavis raisonnable de toute modification projetée des redevances d'usage afin de leur permettre de présenter leurs observations avant sa mise en œuvre.

6. Dans le cadre de la procédure de règlement des différends visée à l'article 22 du présent Accord, une Partie contractante n'est pas considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si, selon le cas :

- (a) elle ne procède pas, dans un délai raisonnable, à un examen d'une redevance ou pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie contractante;
- (b) elle ne prend pas, à la suite d'un tel examen, toutes les mesures qui sont en son pouvoir pour modifier une redevance ou pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 14

Capacité

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de bénéficier d'un accès équitable et égal à la fourniture des services convenus sur les routes spécifiées au présent Accord.

2. Chaque Partie contractante permet à toute entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante déterminer la fréquence et la capacité des services convenus qu'elle offre en fonction de ses considérations commerciales relatives au marché. Par conséquent, aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante d'exigences relatives à la capacité, à la fréquence ou au trafic qui seraient incompatibles avec les objectifs du présent Accord. Une Partie contractante n'impose pas unilatéralement aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de restrictions concernant le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le ou les types d'aéronefs qu'elles peuvent exploiter, sauf dans la mesure nécessaire aux fins des services douaniers et autres services publics d'inspection, ou pour des motifs d'ordre technique ou opérationnel à des conditions uniformes et conformes à l'article 15 de la Convention.

3. Chaque Partie contractante peut, par l'entremise de ses autorités aéronautiques, exiger des entreprises de transport aérien désignées qu'elles procèdent au dépôt d'horaires ou d'indicateurs, à des fins d'information, au plus tard vingt (20) jours avant la mise en œuvre de services nouveaux ou modifiés, ou dans un délai plus court accepté par les autorités précitées. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante exigent des dépôts à des fins d'information, elles réduisent au minimum la charge administrative ainsi imposée aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

ARTICLE 15

Représentants des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante permet :
 - (a) aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de faire venir et de faire séjourner sur son territoire, sur la base de la réciprocité, leurs représentants et leur personnel commercial, d'exploitation et technique nécessaires à l'exploitation des services convenus; et
 - (b) de combler ces besoins en personnel en recourant, au choix des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, soit à leur propre personnel, soit aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien qui exploite ses activités sur son territoire et qui est autorisée à fournir ces services pour d'autres entreprises de transport aérien.
2. Chaque Partie contractante :
 - (a) accorde, dans les plus brefs délais et conformément à ses lois et règlements, les permis de travail, visas de visiteur ou autres documents semblables nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article; et
 - (b) facilite et accélère la délivrance de permis de travail pour le personnel effectuant certaines missions temporaires dont la durée n'excède pas quatre-vingt-dix (90) jours.

ARTICLE 16

Services d'escale

1. Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, lorsqu'elles exercent leurs activités sur son territoire :
 - (a) d'une part, d'assurer, sur la base de la réciprocité, leurs propres services d'escale sur son territoire et, à leur gré, de faire assurer ces services, en totalité ou en partie, par tout mandataire autorisé par ses autorités compétentes à les fournir; et

- (b) d'autre part, de fournir des services d'escale à d'autres entreprises de transport aérien exerçant des activités au même aéroport sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'exercice des droits prévus aux alinéas 1 (a) et (b) du présent article n'est subordonné qu'aux contraintes matérielles ou opérationnelles découlant de considérations liées à la sécurité ou à la sûreté aéroportuaires. Toute contrainte de ce type est appliquée uniformément et selon des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues au moment où la contrainte est imposée.

ARTICLE 17

Ventes et transfert de fonds

Chaque Partie contractante permet aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante :

- (a) de procéder à la vente de services de transport aérien sur son territoire, soit directement, soit, à leur gré, par l'intermédiaire de leurs mandataires, ainsi que de vendre de tels services dans la devise locale ou, à leur gré, dans toute autre devise librement convertible, toute personne étant libre d'acheter ces services dans les devises acceptées par ces entreprises de transport aérien;
- (b) de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande, les recettes obtenues dans le cours normal de leurs activités. Cette conversion et ce transfert sont effectués en devises librement convertibles, ils sont autorisés sans restriction ni retard, aux taux de change qui ont cours sur le marché des devises pour les paiements courants au moment où la demande de transfert est présentée, et ils ne sont soumis à aucune redevance, à l'exception des commissions normalement perçues par les banques pour de telles transactions. Ces commissions sont établies conformément aux lois nationales applicables de la Partie contractante concernée; et
- (c) de régler les dépenses locales, y compris les achats de carburant, qu'elles engagent sur son territoire en devise locale ou, au gré des entreprises de transport aérien désignées, en devises librement convertibles.

ARTICLE 18

Taxation

1. Les bénéfices ou revenus tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, y compris de la participation à des ententes commerciales ou à des coentreprises avec d'autres entreprises de transport aérien, sont exonérés de tout impôt ou taxe sur les bénéfices ou revenus imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

2. Le capital et les actifs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante qui se rapportent à l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont exonérés de tout impôt ou taxe sur le capital et les actifs imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

3. Les gains tirés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et de biens meubles liés à l'exploitation de tels aéronefs sont exonérés de tout impôt ou taxe sur les gains imposé par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

4. Aux fins du présent article :

- (a) l'expression « **bénéfices ou revenus** » inclut les recettes et revenus bruts découlant directement de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, y compris :
 - i) l'affrètement ou la location d'aéronefs,
 - ii) la vente de services de transport aérien, que ce soit pour le compte de l'entreprise de transport aérien elle-même ou de toute autre entreprise de transport aérien, et
 - iii) les intérêts sur les sommes provenant directement de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, à la condition que ces intérêts soient accessoires à cette exploitation;

- (b) « **trafic international** » s'entend du transport de personnes et/ou de marchandises, y compris le courrier, à l'exclusion du transport effectué principalement entre des points situés sur le territoire d'une Partie contractante; et
- (c) « **entreprise de transport aérien d'une Partie contractante** » s'entend, dans le cas des États-Unis du Mexique, d'une entreprise de transport aérien résidant aux États-Unis du Mexique aux fins de l'impôt sur le revenu, et, dans le cas du Canada, d'une entreprise de transport aérien résidant au Canada aux fins de l'impôt sur le revenu.

5. Le présent article est sans effet lorsqu'une convention relative à la double imposition en matière d'impôt sur le revenu est en vigueur entre les deux Parties contractantes.

ARTICLE 19

Applicabilité aux vols affrétés/non réguliers

1. Les dispositions des articles 6 (Application des lois), 7 (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), 8 (Sûreté de l'aviation), 9 (Droits de douane et autres redevances), 10 (Statistiques), 12 (Disponibilité des aéroports et des installations et services aéronautiques), 13 (Redevances pour l'usage des aéroports et des installations et services aéronautiques), 15 (Représentants des entreprises de transport aérien), 16 (Services d'escale), 17 (Ventes et transfert de fonds), 18 (Taxation) et 20 (Consultations) du présent Accord s'appliquent aux vols affrétés et aux autres vols non réguliers exploités par les transporteurs aériens d'une Partie contractante à destination ou au départ du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi qu'aux transporteurs aériens qui exploitent ces vols.

2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les lois et règlements régissant l'autorisation des vols affrétés ou non réguliers, ou la conduite des transporteurs aériens ou des tiers qui participent à l'organisation de ces activités.

ARTICLE 20

Consultations

Chaque Partie contractante peut en tout temps demander, par la voie diplomatique, la tenue de consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application, l'amendement ou l'observation du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent être tenues entre les autorités aéronautiques respectives des Parties contractantes, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite à cet effet, à moins que les Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques en décident autrement d'un commun accord, ou sauf disposition contraire du présent Accord.

ARTICLE 21

Amendement

Tout amendement du présent Accord arrêté conjointement à l'issue de consultations tenues conformément à l'article 20 de celui-ci entre en vigueur trente (30) jours après la date de réception, par la voie diplomatique, de la dernière des notifications écrites par lesquelles les Parties contractantes se notifient mutuellement l'accomplissement de toutes les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'amendement.

ARTICLE 22

Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, elles s'efforcent d'abord de le régler en tenant des consultations conformément à l'article 20 du présent Accord.

2. Si le différend n'est pas réglé dans les soixante (60) jours suivant le commencement des consultations tenues conformément à l'article 20 du présent Accord, les Parties contractantes peuvent convenir de le soumettre à une personne ou à un organisme en vue d'une décision, ou l'une ou l'autre des Parties contractantes peut le soumettre à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont les deux premiers membres sont nommés respectivement par les Parties contractantes et dont le troisième membre est désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles a reçu de l'autre, par la voie diplomatique, un avis écrit demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai prévu, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à désigner le ou les arbitres manquants, selon le cas. Si le président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le vice-président le plus ancien en fonction qui n'est un ressortissant d'aucune des Parties contractantes procède à la désignation. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, il assure la présidence du tribunal et décide du lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4. Les Parties contractantes assument à parts égales les dépenses du tribunal.

5. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue au titre du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en application du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

ARTICLE 23

Dénonciation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 24

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement qui y est apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ARTICLE 25

Conventions multilatérales

En cas d'entrée en vigueur d'une convention multilatérale liant les deux Parties contractantes, des consultations peuvent être tenues conformément à l'article 20 du présent Accord afin d'évaluer l'incidence des dispositions de cette convention sur le présent Accord.

ARTICLE 26
Entrée en vigueur

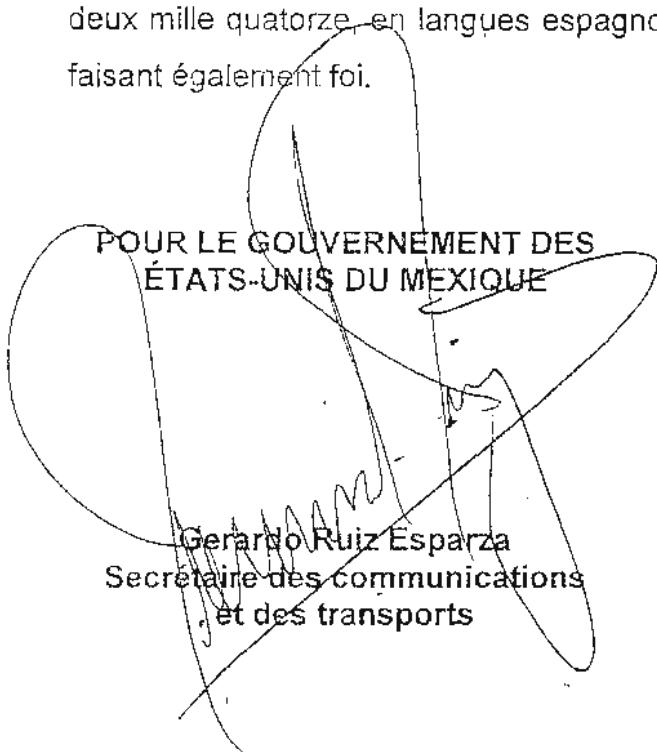
1. Le présent Accord entre en vigueur trente (30) jours après la date de réception, par la voie diplomatique, de la dernière des notifications écrites par lesquelles les Parties contractantes se notifient mutuellement l'accomplissement de toutes les procédures internes nécessaires à son entrée en vigueur.

2. L'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement des États-Unis du Mexique et le Gouvernement du Canada, fait à Mexico le 21 décembre 1961, dans sa version amendée, prend fin à la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Mexico, ce dix-huitième jour de février, deux mille quatorze, en langues espagnole, anglaise et française, chaque version faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DES
ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE


Gerardo Ruiz Esparza
Secrétaire des communications
et des transports

POUR LE GOUVERNEMENT DU
CANADA


Edward Fast
Ministre du commerce
international

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES

Les Parties contractantes confirment que les entreprises de transport aérien désignées de chacune d'elles peuvent exploiter des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans les sections applicables de la présente annexe, conformément aux remarques qui y figurent.

SECTION I – CANADA

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Canada peuvent exploiter des services aériens - réguliers mixtes et/ou des services aériens réguliers tout-cargo dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux directions entre les points situés sur les routes suivantes :

Points au Canada	Points intermédiaires	Points aux États-Unis du Mexique	Points au-delà des États-Unis du Mexique
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Remarques :

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols et à son choix :
 - i) desservir des points aux États-Unis du Mexique de façon séparée ou combinée sur le même vol,
 - ii) omettre tous points sur la route, à la condition que tous les services desservent au moins un point au Canada.

2. Les droits de transit et les droits propres d'escale peuvent être exercés aux points au Canada, aux points intermédiaires et aux points aux États-Unis du Mexique.
3. Des numéros de vol différents peuvent être combinés pour une même exploitation d'aéronef.
4.
 - (1) Sous réserve des exigences réglementaires que les autorités aéronautiques des États-Unis du Mexique appliquent normalement à de telles activités, chaque entreprise de transport aérien désignée du Canada peut, à son gré, conclure des arrangements de coopération aux fins de partage de codes (c'est-à-dire vendre des services de transport sous son propre code) sur des vols exploités par une ou des entreprises de transport aérien du Canada, des États-Unis du Mexique et/ou de tous pays tiers.
 - (2) Toutes les entreprises de transport aérien qui sont parties à des arrangements de partage de codes doivent être titulaires des droits nécessaires à l'égard des routes concernées.
 - (3) Les services en partage de codes offerts par les entreprises de transport aérien désignées du Canada entre des points aux États-Unis du Mexique se limitent aux vols exploités par des entreprises de transport aérien autorisées par les autorités aéronautiques des États-Unis du Mexique à fournir des services entre des points aux États-Unis du Mexique, et ils doivent faire partie d'un voyage international.
 - (4) Aux fins de partage de codes, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer du trafic entre aéronefs sans restriction.
 - (5) Toutes les parties aux arrangements de partage de codes précités veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant pour chaque segment du voyage.

SECTION II – ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis du Mexique peuvent exploiter des services aériens réguliers mixtes et/ou des services aériens réguliers tout-cargo dans l'une ou l'autre direction ou dans les deux directions entre les points situés sur les routes suivantes :

Points aux États-Unis du Mexique	Points intermédiaires	Points au Canada	Points au-delà du Canada
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Remarques :

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble des vols et à son choix :
 - i) desservir des points au Canada de façon séparée ou combinée sur le même vol,
 - ii) omettre tous points sur la route, à la condition que tous les services desservent au moins un point aux États-Unis du Mexique.
2. Les droits de transit et les droits propres d'escale peuvent être exercés aux points aux États-Unis du Mexique, aux points intermédiaires et aux points au Canada.
3. Des numéros de vol différents peuvent être combinés pour une même exploitation d'aéronef.

4. (1) Sous réserve des exigences réglementaires que les autorités aéronautiques canadiennes appliquent normalement à de telles activités, chaque entreprise de transport aérien désignée des États-Unis du Mexique peut, à son gré, conclure des arrangements de coopération aux fins de partage de codes (c'est-à-dire vendre des services de transport sous son propre code) sur des vols exploités par une ou des entreprises de transport aérien des États-Unis du Mexique, du Canada et/ou de tous pays tiers.
- (2) Toutes les entreprises de transport aérien qui sont parties à des arrangements de partage de codes doivent être titulaires des droits nécessaires à l'égard des routes concernées.
- (3) Les services en partage de codes offerts par les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis du Mexique entre des points au Canada se limitent aux vols exploités par des entreprises de transport aérien autorisées par les autorités aéronautiques canadiennes à fournir des services entre des points au Canada, et ils doivent faire partie d'un voyage international.
- (4) Aux fins de partage de codes, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer du trafic entre aéronefs sans restriction.
- (5) Toutes les parties aux arrangements de partage de codes précités veillent à ce que les passagers soient pleinement informés de l'identité de l'exploitant pour chaque segment du voyage.

SECTION III

SERVICES AÉRIENS AFFRÉTÉS

Malgré le paragraphe 2 de l'article 19, les Parties contractantes confirment ce qui suit :

1. S'agissant de l'exploitation des vols affrétés, les transporteurs aériens canadiens et mexicains peuvent, sur une base non discriminatoire et sans restriction quant au rapport de partage du trafic, à la capacité ou à la fréquence et au droit de premier refus des entreprises de transport aérien désignées :
 - (a) acheminer du trafic entre tout point ou tous points situés sur le territoire de la Partie contractante dont le transporteur aérien est un ressortissant et tout point ou tous points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, sans droit de transporter du trafic local ou d'escale entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;
 - (b) combiner, dans un même aéronef, du trafic de vols internationaux affrétés dont la destination est un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante avec du trafic dont la destination est un ou plusieurs points situés sur le territoire d'un pays tiers, sans droit de transporter du trafic local ou d'escale entre le territoire de l'autre Partie contractante et le pays tiers;
 - (c) affréter, pour le transport de marchandises, l'espace inutilisé de la soute d'un aéronef affrété pour le transport de passagers.
2. Les vols affrétés ou les séries de vols affrétés doivent être vendus et exploités conformément aux règlements sur l'affrètement du pays d'origine du trafic affrété. Les autorités aéronautiques doivent réduire dans toute la mesure du possible la charge administrative imposée aux transporteurs aériens.
3. Les droits ou redevances imposés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'obtention des permis d'exploitation de vols affrétés ne doivent pas excéder les droits ou redevances les plus bas imposés à tout autre transporteur aérien exploitant des vols affrétés internationaux en provenance ou à destination du territoire en question.