

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante "las Partes");

COMPARTIENDO el compromiso de fomentar y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas;

DESEANDO brindar a las líneas aéreas la posibilidad de ofrecer al público viajero y de comercio de carga una variedad de opciones de servicio, y deseando alentar a cada línea aérea a desarrollar y aplicar tarifas innovadoras y competitivas;

DESEANDO facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo internacional;

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que comprometen la seguridad de las personas o la propiedad, perjudican las operaciones del transporte aéreo y debilitan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

SIENDO partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, la referencia:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y en el caso de los Estados Unidos de América, el Departamento de Transporte y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dicha Secretaría o el Departamento de Transporte;
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo y cualquiera de sus anexos o las enmiendas a los mismos;
3. "Transporte Aéreo" significa el transporte público en aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, regular o de fletamento, por remuneración o en alquiler;
4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y comprende:
 - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94, inciso a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y
 - b. cualquier Anexo o enmienda a los mismos, adoptados de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, siempre que dicho Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes, en un momento determinado.

5. "Línea Aérea Designada" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
6. "Costo Total" significa el costo derivado de la prestación del servicio, más un cargo razonable por gastos administrativos;
7. "Transporte Aéreo Internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
8. "Tarifa" significa cualquier precio, tasa o cargo por el traslado de pasajeros, equipaje o carga (excepto correo) a través de transporte aéreo, incluyendo transporte terrestre en relación con el transporte aéreo internacional, cobrado por las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la aplicación de dicho precio, tasa o cargo;
9. "Escala para Fines no Comerciales" significa un aterrizaje para cualquier fin distinto al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en transporte aéreo;
10. "Territorio" significa las áreas terrestres, aguas interiores y el mar territorial bajo la soberanía de una Parte; y
11. "Derechos Impuestos a los Usuarios" significa un derecho impuesto a las líneas aéreas por la provisión de instalaciones y servicios aeroportuarios, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo instalaciones y servicios conexos.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la operación del transporte aéreo internacional a través de las líneas aéreas de la otra Parte:

- a. el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c. los derechos que de otra manera sean especificados en este Acuerdo.

2. Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se interpretará en el sentido de conferir a la línea aérea o líneas aéreas de una Parte los derechos de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, su equipaje, carga, o correo transportado por remuneración y destinado a otro punto dentro del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y de cancelar o modificar tales designaciones. Dichas designaciones serán comunicadas por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos, y deberán indicar si la línea aérea está autorizada para operar el tipo de transporte aéreo especificado en los Anexos.

2. Al momento de recibir la designación, y las solicitudes de una línea aérea designada, en el formato y modo prescrito para la obtención de las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte deberá otorgar las respectivas autorizaciones y permisos, con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;
- b. la línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones establecidas conforme a las leyes y reglamentos comúnmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la solicitud o solicitudes; y
- c. la Parte que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 4

Revocación de la Autorización

1. Cualquiera de las Partes puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte cuando:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;
- b. la línea aérea designada haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos referidos en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o

- c. la otra Parte no mantiene ni administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad).

2. Salvo que la adopción de medidas inmediatas sea esencial para prevenir que persista el incumplimiento a que se refiere el párrafo 1, incisos b o c del presente Artículo, los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo después de consultar con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de cualquiera de las Partes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de una aeronave dedicada a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dicha aeronave a la entrada, permanencia o salida del territorio de la primera Parte.

2. A la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en una aeronave (incluyendo los reglamentos relacionados con la entrada, el despacho, la seguridad de la aviación, la inmigración, los pasaportes, las aduanas y la cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en representación de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 6

Seguridad

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para fines de operación del transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia, y las licencias expedidas o validadas por la otra Parte y que estén vigentes, en el entendido que los requisitos para dichos certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a los requisitos mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio. No obstante, cada Parte puede rehusarse a reconocer como válidos, para efectos de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o validados por la otra Parte a sus propios nacionales.

2. Cualquier Parte puede solicitar consultas relacionadas con los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte relativos a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves, y operación de líneas aéreas de esa otra Parte. Si, después de dichas consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente estándares y requisitos de seguridad en estas áreas, que sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de dichos hallazgos y las medidas consideradas necesarias para cumplir con estos estándares mínimos, a efecto de que esa Parte lleve a cabo la acción correctiva apropiada. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, en el supuesto que la otra Parte no lleve a cabo la acción correctiva apropiada en un plazo razonable y de adoptar acción inmediata antes de las consultas, relativas a la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte que no mantienen ni administran los mencionados estándares y una acción inmediata es esencial para impedir ulteriores incumplimientos.

ARTÍCULO 7

Seguridad de la Aviación

1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con 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, Complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, y del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección, hecho en Montreal el 1° de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio relacionado con la seguridad de la aviación civil en vigor para ambas Partes.

2. Las Partes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, y la de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas pertinentes, establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominados Anexos al Convenio. Las Partes requerirán 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, operar de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada, permanencia y salida en el territorio de dicha otra Parte y a adoptar las medidas adecuadas para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, y su equipaje y efectos personales, así como la carga y los suministros en aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte deberá de igual manera considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte con respecto a medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza específica.

5. En caso de ocurrir un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de servicios de navegación aérea, las Partes deberán asistirse mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas para poner fin, de forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá justificación suficiente para retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la autorización de operación y el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de dicha Parte. Cuando se requiera en caso de emergencia, una Parte puede adoptar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

ARTÍCULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán la facultad, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, de ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte, personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otros especialistas necesarios para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea tendrá el derecho de encargarse de sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicio de escala propio") o, a elección de la línea aérea, seleccionar entre los agentes competidores para que éstos los presten total o parcialmente. Los derechos estarán sujetos únicamente a restricciones físicas que resulten de consideraciones sobre la seguridad del aeropuerto. Cuando dichas consideraciones excluyan el servicio de escala propio, los servicios terrestres deberán estar disponibles sobre bases equitativas para todas las líneas aéreas; los gravámenes deberán basarse en los costos de los servicios proveídos, y dichos servicios deberán ser comparables con el tipo y calidad de servicios como si el servicio de escala propio fuera posible.

4. Una línea aérea de una Parte puede llevar cabo la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes, salvo que pueda estar expresamente establecido en los reglamentos de fletamento del país donde la operación de fletamento se origine relacionado con la protección de los fondos de pasajeros, y los derechos de cancelación y devolución de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad para comprar el mismo, en la moneda de ese territorio o de libre uso.

5. Cada línea aérea tendrá el derecho de convertir y transferir a su país, previa solicitud, y salvo cuando no sea compatible con la legislación o reglamento comúnmente aplicable a cualquier otro país o países de su elección, los ingresos locales que excedan las cantidades gastadas localmente. La conversión y transferencia será permitida de forma oportuna sin restricciones o gravámenes, al tipo de cambio aplicable a transacciones y transferencias corrientes, en la fecha que el transportista realice la solicitud inicial de transferencia.

6. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas para pagar con moneda local, los gastos locales efectuados en el territorio de la otra Parte, incluyendo compras de combustible. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte pueden pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas de libre uso, de conformidad con la legislación monetaria local.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados conforme a este Acuerdo, cualquier línea aérea de una Parte puede celebrar arreglos de cooperación comercial, tales como arreglos sobre bloqueo de espacios, códigos compartidos o de arrendamiento, con

- a. una línea aérea o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b. una línea aérea o varias líneas de un tercer país; y
- c. un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;

en el supuesto que todos los participantes en dichos arreglos (i) tengan la debida autoridad y (ii) cumplan con los requisitos comúnmente aplicados a dichos arreglos.

8. Las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, establecidos de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables de cada Parte, estarán autorizados para emplear, sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y a transportar carga bajo control aduanero de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea en movimiento por tierra o por aire, deberá tener acceso a procesos e instalaciones aduaneras de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden optar por encargarse de su propio transporte de superficie o a hacerlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo aquél operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un precio integrado con el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los embarcadores no sean mal informados respecto de las condiciones relativas a dicho transporte.

ARTÍCULO 9

Derechos Aduaneros y Gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves utilizadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros (incluyendo pero sin limitar artículos de comida, bebida, licor, tabaco y demás productos destinados a la venta o al uso de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros objetos usados o destinados exclusivamente para efectos de la operación o mantenimiento de las aeronaves que operan el transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de cualquier restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y gravámenes sobre el capital, derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, y gravámenes y tarifas similares que (a) son impuestos por las autoridades nacionales, y (b) no se basen en el costo del servicio prestado, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También deberán estar exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, derechos, tarifas y gravámenes a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los gravámenes que se basen en el costo del servicio prestado:

- a. suministros de la aeronave introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de una línea aérea de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando estos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo;
- b. equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados al territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento, o reparación de una aeronave de una línea aérea de la otra Parte utilizada en el transporte aéreo internacional;

- c. combustible, lubricantes, y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para uso en una aeronave de una línea aérea de la otra Parte destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y
 - d. materiales de propaganda y publicidad introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos materiales vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.
3. Podrá requerirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, sean puestos bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.
 4. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando las líneas aéreas de una Parte hayan celebrado acuerdos con otra línea aérea que goce de exenciones similares de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia del equipo y suministros especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 10

Derechos Impuestos a los Usuarios

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos fiscales competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos de los usuarios se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.

2. Los derechos de los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero no deberán exceder, el costo total que representa para las autoridades u organismos fiscales competentes el suministro de instalaciones y servicios apropiados de aeropuerto, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos derechos podrían incluir un rendimiento razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se cobren dichos derechos deberán ser proporcionados de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y los servicios, y alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que resulte necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos, a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios contenidos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los derechos impuestos a los usuarios, a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de resolución de controversias conforme al Artículo 15 (Solución de Controversias), no se considerará que una de las Partes ha violado una disposición de este Artículo, a menos que (a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de queja presentada por la otra Parte dentro de un plazo razonable; o (b) posteriormente a dicha revisión, no adopte medidas en su poder para corregir los derechos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.

ARTÍCULO 11

Competencia Leal

1. Cada Parte concederá oportunidades justas e iguales a las líneas aéreas de las dos Partes para que compitan en el suministro del transporte aéreo internacional regulado por este Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca, con base en las consideraciones comerciales del mercado. En congruencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, excepto cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna Parte impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia, o tráfico que serían incompatibles con los fines de este Acuerdo.

4. Ninguna Parte requerirá la presentación de itinerarios, programas para vuelos de fletamento, o planes operacionales por parte de las líneas aéreas de la otra Parte para su aprobación, excepto cuando pueda ser requerido bajo una base no discriminatoria para aplicar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o conforme sea específicamente autorizado en un Anexo de este Acuerdo. Si una Parte requiere la presentación de tales itinerarios, programas o planes para fines informativos, deberá minimizar la carga administrativa de los requisitos para su presentación y procedimientos a los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12

Tarifas

1. Cada Parte deberá permitir que las tarifas para el transporte aéreo sean fijadas por las líneas aéreas de ambas Partes de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado.

2. No se requerirá la presentación de tarifas por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas de las Partes deberán proporcionar acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre tarifas históricas, actuales y propuestas de tarifas a las autoridades aeronáuticas de las Partes en la manera y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas deberán comenzar en la fecha más próxima posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

ARTÍCULO 14

Modificaciones

1. El presente Acuerdo podrá ser modificado, mediante acuerdo por escrito entre ambas Partes.

2. Cualquier modificación al presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes, confirmando el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de la modificación.

ARTÍCULO 15

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia derivada de este Acuerdo, con excepción de aquéllas que puedan surgir del Artículo 12 (Tarifas), que no se resuelva en el término de 30 días siguientes a la fecha establecida para consultas en términos de una solicitud de consultas de conformidad con el Artículo 13 (Consultas), podrá ser remitida, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona u órgano. Si las Partes no alcanzan un acuerdo, cualquiera de las Partes podrá dar aviso por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos de su petición a fin de que la controversia sea sometida a arbitraje.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros integrado de la siguiente forma:

- a. En un plazo de 30 días posteriores a la fecha de recepción de la solicitud de arbitraje, cada Parte deberá nombrar a un árbitro. En el plazo de 60 días posteriores al nombramiento de esos dos árbitros, éstos nombrarán de común acuerdo a un tercer árbitro, quien deberá fungir como Presidente del tribunal arbitral;
- b. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no es nombrado, de conformidad con lo previsto en el inciso a de este párrafo, cualquiera de las Partes puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en un plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad de una de las Partes, el vicepresidente de mayor rango que no esté descalificado por ese motivo hará el nombramiento.

3. El tribunal arbitral deberá estar facultado para decidir sobre el alcance de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y, salvo acuerdo en contrario, deberá establecer sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez constituido puede, a petición de cualquiera de las Partes, recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras se llega a una decisión final. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, deberá llevarse a cabo una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos que se seguirán a más tardar a los 15 días posteriores a que el tribunal está plenamente constituido.

4. Salvo acuerdo en contrario o según lo ordene el tribunal, la demanda arbitral deberá ser sometida dentro de un plazo de 45 días a partir de la fecha en que el tribunal esté plenamente constituido, y la declaración de defensa deberá presentarse a los 60 días a partir de esa fecha. Toda réplica del demandante deberá presentarse en el plazo de 30 días posteriores a la presentación de la declaración de defensa. Toda contra-réplica del demandado deberá presentarse en el plazo de 30 días posteriores a la presentación de la réplica. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, el tribunal deberá celebrar una audiencia en el plazo de 45 días a partir del vencimiento del plazo para el recibo de la última respuesta.

5. El tribunal procurará dictar una resolución por escrito en un plazo de 30 días posteriores a la fecha de celebración de la audiencia o, de no celebrarse la audiencia, después de la presentación de la última promoción. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

6. Las Partes pueden presentar solicitudes para la interpretación de la resolución en el plazo de 15 días posteriores a la fecha en que ésta se haya dictado y cualquier interpretación que se haga deberá dictarse en el plazo de 15 días a partir de la fecha de la presentación de dicha solicitud.

7. Cada Parte deberá, en la medida compatible con su legislación interna, dar pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal arbitral.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, deberán ser compartidos por igual entre las Partes. Todo gasto efectuado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo 2, inciso b de este Artículo, deberán ser considerados como parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTÍCULO 16

Terminación

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte), del día que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) vigente en el año siguiente de la fecha de la notificación escrita de la terminación, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo entre las Partes antes del término de dicho período.

ARTÍCULO 17

Registro ante la OACI

Este Acuerdo y todas sus modificaciones deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTÍCULO 18

Entrada en Vigor

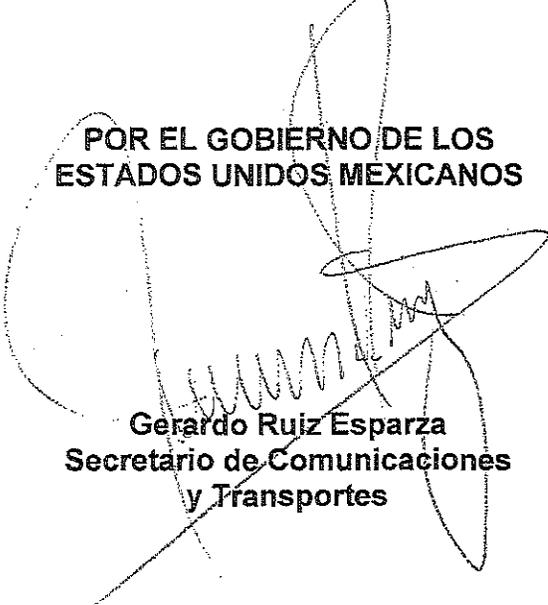
1. Este Acuerdo entrará en vigor el 1° de enero de 2016, siempre que las Partes hayan intercambiado las notas diplomáticas confirmando el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo. Si las Partes no han efectuado dicho intercambio de notas diplomáticas para el 1° de enero de 2016, el Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes confirmando el cumplimiento de sus procesos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

2. A partir de su entrada en vigor, este Acuerdo sustituirá el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en la Ciudad de México el 15 de agosto de 1960, conforme ha sido enmendado y modificado.

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

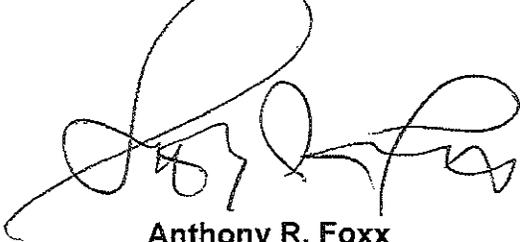
HECHO en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, en dos ejemplares originales, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

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



**Gerardo Ruiz Esparza
Secretario de Comunicaciones
y Transportes**

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



**Anthony R. Foxx
Secretario de Transporte**

ANEXO I**SERVICIOS AÉREOS REGULARES****A. Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos (Pasajeros, Carga y/o Correo)**

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México.
- b. De Dallas/Fort Worth y San Antonio a la Ciudad de México, Toluca, y Acapulco, y más allá a puntos en Panamá y más allá.
- c. De Nueva York, Washington, Baltimore, Los Ángeles, y Houston a la Ciudad de México y Toluca, y más allá a un punto o puntos en Centro y/o Sudamérica.
- d. De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá, conforme sea acordado mutuamente por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos, en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.
- b. De Acapulco, Hermosillo, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, e Ixtapa/Zihuatanejo a Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul, y St. Louis, y más allá a Canadá.
- c. De Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Cleveland, Detroit, Filadelfia, Washington, y Baltimore y más allá a Canadá.

- d. De Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Boston y Nueva York, y más allá a Europa.
- e. De Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Monterrey a Houston y Nuevo Orleans, y más allá a Canadá y Europa.
- f. De Guadalajara, Huatulco, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Oaxaca a Miami, y más allá.
- g. De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá, conforme sea mutuamente acordado por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios programados mixtos a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

B. Cuadro de Ruta: Servicios de Carga (Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá.
- b. De un punto o puntos en México a cualquier punto.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá(n) el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá.
- b. De un punto o puntos en los Estados Unidos a cualquier punto.

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios de carga programados a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

C. Flexibilidad Operacional para Combinación de Servicios de Carga

1. Para todos los servicios autorizados en los Párrafos A y B de este Anexo, cada una de las líneas aéreas designadas está autorizada, a su discreción, para:

- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
- b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
- c. dar servicio a puntos detrás, intermedios, y puntos más allá y puntos en los territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;
- d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto;
- f. dar servicio a puntos detrás de cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y promocionar dichos servicios al público, como parte de los servicios;
- g. hacer escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h. transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; y
- i. combinar tráfico en la misma aeronave independientemente del lugar donde se origine dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de transporte de tráfico permitido de conformidad con este Acuerdo, en el entendido que, salvo el servicio de carga, la transportación es parte de un servicio que se brinda a un punto en el territorio del país de la línea aérea.

2. Ninguna Parte impondrá restricciones unilaterales a una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte con respecto a la capacidad, frecuencias, o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado en los Párrafos A o B de este Anexo.

3. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Baltimore pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Baltimore como a Washington. De igual manera, las líneas aéreas de cualquier Parte designadas para prestar servicios en Washington pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Washington como a Baltimore.

4. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Cuernavaca, Toluca, Puebla, o Querétaro pueden ofrecer, vender y prestar servicios de carga hacia o desde la Ciudad de México. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Toluca pueden ofrecer, vender y prestar servicios mixtos hacia y desde la Ciudad de México. Este párrafo no deberá interpretarse en el sentido de autorizar servicios aéreos no permitidos hacia o desde el Aeropuerto Internacional Benito Juárez.

ANEXO II

TRANSPORTE AÉREO DE FLETAMENTO

Sección 1

- A. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de operar transporte internacional de fletamento, en ambas direcciones, de pasajeros (y su equipaje personal) y/o carga (incluyendo, pero sin limitar, servicios de fletamento mixtos (pasajeros/carga) y exclusivos de carga):
1. Para servicios de pasajero y mixtos:
 - a. entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y
 - b. de cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte, vía un punto o puntos intermedios, a cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, conforme sea mutuamente acordado, por escrito, por las autoridades aeronáuticas de las Partes, en el entendido que dicho servicio constituye parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluye servicios al territorio de origen para efectos de llevar tráfico local entre el territorio de origen y el territorio de la otra Parte.
 2. Para los servicios de carga, entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, y entre un punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países.
- B. Para todos los servicios autorizados conforme al Párrafo A, en la operación de los servicios cubiertos por este Anexo, las líneas aéreas de cada Parte también tendrán el derecho de: (1) hacer escalas en cualesquier puntos, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; (2) transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; (3) combinar en la misma aeronave tráfico proveniente del territorio de una de las Partes, tráfico proveniente del territorio de la otra Parte, y tráfico proveniente de terceros países; y (4) operar transporte aéreo internacional sin limitación alguna, incluyendo la de cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de la aeronave operada; en el entendido que en la dirección saliente, salvo el fletamento de carga, el transporte más allá de dicho punto es una continuación del transporte desde el territorio de una Parte y en la dirección entrante, el transporte al territorio de una Parte es una continuación del transporte más allá de dicho punto.

- C. Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte, para transportar tráfico no cubierto por este Anexo sobre la base de respeto y reciprocidad.

Sección 2

- A. Cada Parte puede requerir a una línea aérea de cualquiera de las Partes que se encuentre operando transporte aéreo internacional de fletamento proveniente del territorio de cualquiera de las Partes, ya sea en un viaje sencillo o redondo, a que cumpla con los procesos administrativos aplicables a operaciones de fletamento en el país de origen de la operación, en el entendido que dichos procedimientos no limitan los derechos otorgados en la Sección 1 de este Anexo. En la aplicación de dichos procedimientos administrativos, las Partes otorgarán un trato no menos favorable que el otorgado a sus propias líneas aéreas o líneas aéreas de otros países que presten servicios internacionales similares.
- B. Sin embargo, nada de lo dispuesto en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes para requerir a las líneas aéreas que se adhieran a los requisitos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y cancelaciones y derechos de reembolso.

Sección 3

Salvo en lo relativo a las reglas de protección al consumidor mencionadas en el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá a una línea aérea de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o, en el caso de servicios de carga, de un tercer país en un viaje sencillo o redondo, que presente más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y reglas aplicables a las que se refiere la Sección 2 de este Anexo o de una exención de estas leyes, reglamentos, o reglas emitidas por las autoridades aeronáuticas competentes.

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

The Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America (hereinafter, "the Parties");

SHARING a commitment to promote and facilitate an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

DESIRING to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communication and Transport, through the Directorate General of Civil Aviation, and in the case of the United States of America, the Department of Transportation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by said Ministry or the Department of Transportation;
2. "Agreement" means this Agreement and any annexes or amendments thereto;
3. "Air Transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;

- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in the Annexes.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of the first Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

ARTICLE 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

ARTICLE 7
Aviation Security

1. The Parties affirm 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal March 1, 1991, as well as any other convention relating to the security of civil aviation that is in force for both Parties.

2. The Parties shall provide upon 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party;
- b. an airline or airlines of a third country; and
- c. a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties, established in accordance with the applicable laws and regulations of each Party, shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 9**Customs Duties and Charges**

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
- b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
- c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

- d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such 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 economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines 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 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities or bodies 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.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 (Settlement of Disputes), 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 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 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

ARTICLE 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

ARTICLE 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

ARTICLE 14
Amendments

1. This Agreement may be amended, in writing, by agreement of both Parties.

2. Any amendment to this Agreement shall enter into force 30 days after the date of the later note of an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of the amendment.

ARTICLE 15
Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 (Consultations) may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

- b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 16

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

ARTICLE 17

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18

Entry into Force

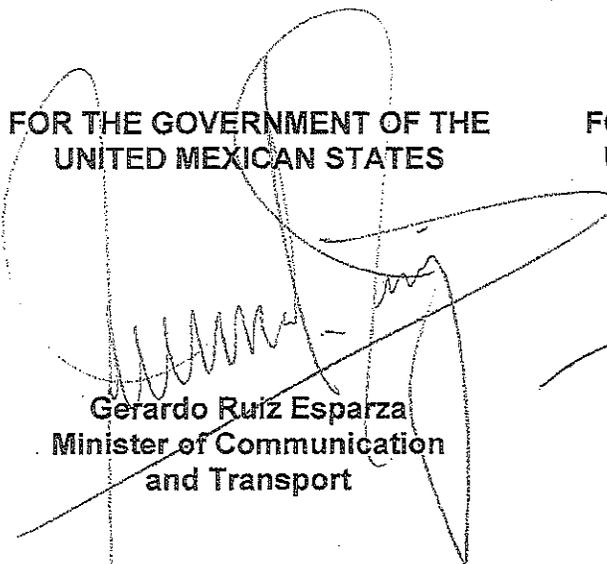
1. This Agreement shall enter into force on January 1, 2016, provided that the Parties have exchanged diplomatic notes confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of the Agreement. If the Parties have not completed this exchange of diplomatic notes as of January 1, 2016, the Agreement shall enter into force 30 days after the date of the later note of an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of the Agreement.

2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America, signed at Mexico City August 15, 1960, as amended.

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

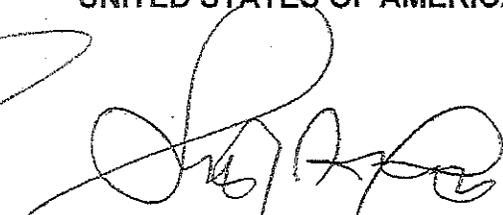
DONE at Washington, D.C., this eighteenth day of December, two thousand and fifteen, in two originals, in the Spanish and English languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES



Gerardo Ruiz Esparza
Minister of Communication
and Transport

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA



Anthony R. Foxx
Secretary of Transportation

ANNEX I
SCHEDULED AIR TRANSPORTATION

A. Route Schedule: Combination Services (Persons, Cargo and/or Mail)

1. The airline or airlines designated by the Government of the United States of America shall be entitled to operate combination air services on each of the air routes specified, in both directions, and to make scheduled stops in Mexico at the points specified in this paragraph:

- a. From a point or points in the United States to a point or points in Mexico.
- b. From Dallas/Fort Worth and San Antonio to Mexico City, Toluca, and Acapulco, and beyond to points in Panama and beyond.
- c. From New York, Washington, Baltimore, Los Angeles, and Houston to Mexico City and Toluca, and beyond to a point or points in Central and/or South America.
- d. From a point or points in the United States, via an intermediate point or points, to a point or points in Mexico, and beyond, as mutually agreed in writing by the aeronautical authorities of the Parties.

2. The airline or airlines designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate combination air services on each of the air routes specified, in both directions, and to make scheduled stops in the United States at the points specified in this paragraph:

- a. From a point or points in Mexico to a point or points in the United States.
- b. From Acapulco, Hermosillo, Mexico City, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, and Ixtapa/Zihuatanejo to Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul, and St. Louis, and beyond to Canada.
- c. From Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlan, Mexico City, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San Jose del Cabo, and Ixtapa/Zihuatanejo to Cleveland, Detroit, Philadelphia, Washington, and Baltimore and beyond to Canada.
- d. From Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlan, Mexico City, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San Jose del Cabo, and Ixtapa/Zihuatanejo to Boston and New York, and beyond to Europe.

**ANNEX II
CHARTER AIR TRANSPORTATION**

Section 1

- A. Airlines of each Party shall have the right to carry, in both directions, international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):
1. For passenger and combination services,
 - a. between any point or points in the territory of a Party and any point or points in the territory of the other Party; and
 - b. from a point or points in the territory of a Party, via an intermediate point or points, to any point or points in territory of the other Party, and beyond, as mutually agreed in writing by the aeronautical authorities of the Parties, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.
 2. For all-cargo services, between any point or points in the territory of a Party and any point or points in the territory of the other Party, and beyond, and between a point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries.
- B. For all services authorized under Paragraph A, in the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of a Party and in the inbound direction, the transportation to the territory of a Party is a continuation of the transportation from beyond such point.
- C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

- A. Either Party may require an airline of either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, to comply with the administrative procedures applicable to charter operations in the country of origin of the operation, provided that such procedures do not limit the rights provided for in section 1 of this Annex. In the application of such administrative procedures, the Parties will grant to airlines treatment no less favorable than that given to its own airlines or airlines of other countries that provide similar international service.
- B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or, in the case of cargo services, of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

