

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

DECRETO Promulgatorio del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ENRIQUE PEÑA NIETO, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El dieciocho de diciembre de dos mil quince, en Washington, D.C., el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado para tal efecto, firmó *ad referendum* el Acuerdo sobre Transporte Aéreo con el Gobierno de los Estados Unidos de América, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El Acuerdo mencionado fue aprobado por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el veintiséis de abril de dos mil dieciséis, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del primero de junio del propio año.

Las notificaciones a que se refiere el artículo 18 del Acuerdo, están fechadas en Washington, D.C., el veintidós de julio de dos mil dieciséis.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, el dieciocho de agosto de dos mil dieciséis.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el veintiuno de agosto de dos mil dieciséis.

Enrique Peña Nieto.- Rúbrica.- La Secretaria de Relaciones Exteriores, **Claudia Ruiz Massieu Salinas.-** Rúbrica.

ALEJANDRO ALDAY GONZÁLEZ, CONSULTOR JURÍDICO DE LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra el original correspondiente a México del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince, cuyo texto en español es el siguiente:

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 aquellas 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-replica 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: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.- Por el Gobierno de los Estados Unidos de América: el Secretario de Transporte, **Anthony R. Foxx**.- Rúbrica.

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.

La presente es copia fiel y completa en español del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Washington, D.C., el dieciocho de diciembre de dos mil quince.

Extiendo la presente, en veintiocho páginas útiles, en la Ciudad de México, el veintiocho de julio de dos mil dieciséis, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Rúbrica.