

**CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, firmado en la Ciudad de México, el 15 de agosto de 1960, conforme ha sido prorrogado, enmendado y modificado**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América,

Considerando la contigüidad de sus respectivos territorios y las amistosas relaciones entre ellos;

Deseando estrechar más aún los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos;

Reconociendo la creciente importancia de los viajes aéreos internacionales entre los dos países y en el hemisferio y deseando asegurar su desarrollo continuo para alcanzar el bienestar común con bases de igualdad y reciprocidad; y

Deseando concluir un Convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados;

Han designado por tanto representantes debidamente autorizados para este fin, quienes han convenido en lo siguiente:

**ARTICULO 1**

Para los propósitos del presente Convenio:

A.- La palabra "Convenio" significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo.

B.- El término "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de los Estados Unidos de América, la Junta de Aeronáutica Civil o la persona o agencia que fuere autorizada para desempeñar las funciones que ejerce en la actualidad la Junta de Aeronáutica Civil; y, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

C.- El término "línea aérea" significará toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

D.- El término “línea aérea designada” significará una línea aérea que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hubiere notificado a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante que es la línea aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al Convenio. Tal notificación deberá comunicarse por escrito a través de los conductos diplomáticos.

E.- El término “territorio”, con relación a un Estado, significará la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, bajo la soberanía, dominio, protección, jurisdicción o fideicomiso de dicho Estado.

F.- El término “servicio aéreo” significará todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo.

G.- El término “servicio aéreo internacional” significará un servicio aéreo que pase por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

H.- El término “escala para fines no comerciales” (escala técnica), significará un aterrizaje para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

## **ARTICULO 2**

Cada una de las Partes concede a la otra los derechos necesarios para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas, como sigue: derechos de tránsito, de hacer escalas técnicas, y de entrar y salir en vuelos comerciales relacionados con el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en los puntos de su territorio que se mencionan en cada una de las rutas especificadas en el párrafo apropiado del Cuadro de Rutas adjunto. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas de la Parte a la cual se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

## **ARTICULO 3**

El servicio aéreo de una ruta determinada podrá ser inaugurado ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte a la cual se conceden los derechos, por una línea aérea, o líneas aéreas, de dicha Parte, después de que esa Parte hubiera designado a dicha línea aérea o líneas aéreas, para dar servicio en esa ruta y la otra Parte hubiere concedido el permiso correspondiente para funcionar. Dicha otra Parte estará obligada, con sujeción al Artículo 4, a otorgar el permiso, con la condición de que podrá exigir a la línea aérea, o líneas aéreas designadas, que llenen los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades, antes de que se les permita dedicarse a prestar el servicio previsto en este Convenio.

#### **ARTICULO 4**

Cada Parte se reserva el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra Parte el permiso para prestar el servicio aéreo estipulado en el Artículo 3 de este Convenio, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea estén en manos de nacionales de la otra Parte, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 del presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designa dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

#### **ARTICULO 5**

A.- Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos al funcionamiento y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte y mientras estén dentro de él.

B.- Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de los pasajeros, la tripulación o la carga de las aeronaves, tales como reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por dichos pasajeros, tripulación o carga de la otra Parte, o en su nombre por agentes de los mismos, a la entrada o salida del territorio de la primera Parte, o mientras estén dentro de él.

#### **ARTICULO 6**

Los certificados de navegabilidad, títulos de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por una Parte, que estuvieren todavía en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte para los fines de funcionar en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias sean iguales o más elevados que las normas mínimas que pudieran establecer de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los títulos de aptitud y licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

**ARTICULO 6 BIS**  
**SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL**  
**(Adicionado el 23 de septiembre de 1988)**

A. Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integrante del presente Convenio.

B. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

C. Las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o cualquier otra Convención multilateral relacionada con la seguridad de la aviación civil o modificación de las actuales cuando sean aceptadas por ambas Partes.

D. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación y, en la medida en que sean aplicadas por las Partes, las prácticas recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En este párrafo la referencia a normas sobre seguridad de la aviación comprende toda diferencia notificada por la Parte interesada. Cada una de las Partes informará con antelación a la otra Parte de su intención de notificar cualquier diferencia.

E. Cada Parte conviene, de conformidad con el Artículo 5 del propio Convenio, en observar las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada en el territorio de esa otra Parte y en adoptar las medidas apropiadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo, antes y durante el embarque o a la estiba. Cada una de las Partes prestará también atención positiva a toda solicitud de la otra Parte para la adopción de medidas especiales de seguridad que sean razonables con el propósito de enfrentar una amenaza determinada.

F. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación,

aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

G. Cuando una de las Partes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación contenidas en este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte podrán notificar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte y solicitar consultas inmediatas. El no alcanzar un arreglo satisfactorio dentro de los 60 días siguientes a la fecha de la notificación, se considerará motivo para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a los permisos de operación o permisos técnicos de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte. Tal acción podrá llevarse a cabo anticipadamente si se requiere para atender una amenaza inmediata y extraordinaria en la seguridad de los pasajeros, la tripulación o la aeronave. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas después de haberse tomado una acción de emergencia. Cualquier acción tomada de conformidad con este párrafo deberá cesar al momento en que la otra Parte cumpla las disposiciones de este Artículo. Al ejercer los derechos contenidos en este párrafo, las Partes prestarán la atención debida a las consideraciones establecidas en las Cartas complementarias sobre la seguridad de la aviación.

## **ARTICULO 7**

Con el fin de impedir prácticas discriminatorias y para asegurar la igualdad de tratamiento, ambas Partes acuerdan observar además los siguientes principios:

a) Cada una de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, cada una de las Partes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las que serían pagadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios similares internacionales.

b) El combustible, aceites lubricantes, materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones introducidas en el territorio de una Parte por la otra Parte o por sus nacionales para uso exclusivo de las aeronaves de dicha Parte, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección, y otros impuestos o gravámenes nacionales.

c) El combustible, aceites lubricantes, otros materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas de una Parte autorizadas a funcionar en las rutas y servicios estipulados en este Convenio serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

d) El combustible, aceites lubricantes, otros materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones puestos a bordo de las aeronaves de las líneas de una Parte en el territorio de la Otra y usados en servicios internacionales,

estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduanas, arbitrios, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales.

e) **(Adicionado el 23 de septiembre de 1988)** Los itinerarios de líneas aéreas, folletos de viaje, panfletos, carteles turísticos y otro material impreso destinado a promover y/o facilitar el turismo o los viajes internacionales, e importados por las líneas aéreas de una Parte en el territorio de la Otra para su uso y distribución interna, estarán exentos sobre bases de reciprocidad de impuestos aduanales, arbitrios, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales.

### **ARTICULO 8**

Habrá oportunidad equitativa e igualdad de circunstancias para que las líneas aéreas de cada Parte presten servicio en cualquiera de las rutas estipuladas en este Convenio.

### **ARTICULO 9**

En la explotación de los servicios troncales, descritos en el Convenio, por las líneas aéreas de cualquiera de las Partes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten en la totalidad o Parte de las mismas rutas.

### **ARTICULO 10**

Los servicios prestados al público por las líneas aéreas que funcionaren de acuerdo con este Convenio deberán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios.

Queda entendido que los servicios que preste una línea aérea designada conforme al presente Convenio retendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de su nacionalidad y los países terminales del tráfico. El derecho de embarcar o desembarcar, en la prestación de dichos servicios, tráfico internacional destinado a terceros países o procedentes de ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas se ejercerá conforme a los principios generales de evolución metódica, que ambas Partes aceptan, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar proporción:

a) Con las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países adonde va destinado finalmente el tráfico;

b) Con las necesidades del servicio de las líneas aéreas directas; y

c) Con las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tomarse en consideración los servicios locales y regionales.

Ambas Partes convienen en reconocer que el tráfico de quinta libertad es complementario de los requerimientos del tráfico de las rutas entre los territorios de las Partes y a la vez subsidiario en relación a los requerimientos del tráfico de tercera y cuarta libertades entre el territorio de la otra Parte y un país de la ruta.

Con relación a ésto ambas Partes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es un derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan por lo tanto consultarse periódicamente sobre la manera en que las normas de este Artículo sean cumplidas por sus respectivas líneas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y también en sus servicios continentales no sufran perjuicios.

Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación será admitida en cualquier escala de las rutas designadas. No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes, cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Convenio.

**(Modificado el 31 de julio de 1970)** Cuando una de las Partes considere, después de un periodo de observación no menor de **ciento ochenta (180)** días, que un aumento de capacidad o de frecuencia ofrecido por una línea aérea de la otra Parte es injustificado o perjudicial para los servicios de su respectiva línea aérea, notificará a la otra Parte su objeción a efecto de que se inicien consultas entre las autoridades aeronáuticas competentes y se resuelva de común acuerdo la objeción, en un plazo que no podrá exceder de **sesenta (60)** días contados a partir de la fecha de tal notificación. Para este fin, las empresas operadoras suministrarán toda la estadística de tráfico que sea necesaria y requerida de ellas.

## ARTICULO 11

1. Todas las tarifas que cobre una línea aérea de una de las Partes contratantes a puntos en el territorio de la otra Parte contratante o desde puntos en el territorio de la misma se fijarán en niveles razonables, con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como costos de funcionamiento, utilidades razonables y tarifas que cobran otras líneas aéreas, así como a las características de cada servicio. Tales tarifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades de aeronáutica de las Partes, las cuales actuarán de acuerdo con sus obligaciones de conformidad con este Convenio y dentro de las limitaciones de sus facultades legales.

2. **(Modificado el 31 de julio de 1970)** Cualquier tarifa que se proponga cobrar una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por transporte a puntos en el territorio de la otra Parte Contratante o desde puntos en el territorio de la misma, deberá ser presentada por dicha línea aérea si así se le requiriese, a las autoridades de aeronáutica de la otra Parte Contratante cuando menos con **cuarenta y cinco (45)** días de anticipación a la fecha propuesta para su iniciación a menos que la Parte

Contratante a la que se le someta permita presentarla en un plazo menor. Las autoridades de aeronáutica de cada una de las Partes Contratantes harán todo lo posible para asegurar que las tarifas que se carguen y cobren se ajusten a las tarifas presentadas a cualquiera de las Partes Contratantes y que ninguna línea aérea reembolse porción alguna de esas tarifas, de ninguna manera, directa o indirectamente, inclusive el pago de comisiones excesivas a agentes o el uso de tipos de cambio imaginario para la conversión de monedas.

3. Las dos Partes Contratantes reconocen que durante cualquier período por el cual cualquiera de las Partes Contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo y otras asociaciones de líneas aéreas internacionales, todo arreglo de tarifas celebrado por medio de estos procedimientos y que comprendan líneas aéreas de una Parte Contratante, estarán sujetas a la aprobación de esa Parte Contratante.

4. **(Modificado el 31 de julio de 1970)** Si una Parte Contratante, al recibir la notificación a que se refiere el párrafo 2 anterior, no está satisfecha con la tarifa que se propone, informará de ello a la otra Parte Contratante cuando menos con **treinta (30)** días de anticipación a la fecha en que dicha tarifa entraría de otra manera en vigor, y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un arreglo respecto a la tarifa conveniente.

5. Si una Parte Contratante, al examinar una tarifa en vigor que cobre por transporte a su territorio, o procedente de él, por una línea aérea de la otra Parte Contratante, no está satisfecha con dicha tarifa, lo notificará a la otra Parte Contratante y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada.

6. En caso de llegar a un acuerdo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 4 ó 5, cada Parte Contratante hará todo lo posible para poner dicha tarifa en vigor.

7. (a) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 4, no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha en que de otro modo la tarifa debería entrar en vigor, o

(b) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 5 no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha de expiración de los sesenta (60) días contados desde la fecha de la notificación:

en tal caso la Parte Contratante que haya suscitado la objeción a la tarifa podrá adoptar las medidas que considere necesarias para evitar la iniciación o continuación del servicio en cuestión con la tarifa que se objeta, o siempre que, sin embargo, la Parte Contratante que suscita la objeción no requiera que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que cargan su propia línea aérea o líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

8. Cuando en cualquier caso, de conformidad con los párrafos 4 y 5 de este Artículo, las autoridades de aeronáutica de las dos Partes Contratantes no puedan

ponerse de acuerdo dentro de un plazo razonable respecto a la tarifa conveniente y después de la consulta iniciada por la queja de una Parte Contratante en relación con la tarifa propuesta o una tarifa existente de la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, a solicitud de cualquiera de ellas, se aplicarán las disposiciones del Artículo 13 de este Convenio. Al rendir su informe consultivo, el tribunal de arbitraje se guiará por los principios establecidos en este Artículo.

9. A menos que se convenga de otro modo entre las Partes, cada Parte Contratante se compromete a esforzarse lo más posible para asegurar que cualquier tarifa especificada en términos de la moneda nacional de una de las Partes se fije en una cantidad que represente un tipo de cambio efectivo (inclusive todos los derechos de cambios u otros cargos) al cual las líneas aéreas de ambas Partes puedan convertir y remitir los ingresos de sus operaciones de transporte a la moneda nacional de la otra Parte.

## **ARTICULO 12**

Ambas Partes podrán solicitar en todo momento la celebración de consultas entre las autoridades competentes de cada una con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicha modificación entrará en vigor al confirmarse por un canje adicional de notas diplomáticas.

## **ARTICULO 13**

Salvo estipulación en contrario, cualquier divergencia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pudiera arreglarse por medio de consultas, será sometida, para informe consultivo, a un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte y el tercero por los dos árbitros así designados, con la condición de que el tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes. Cada una de las Partes designará un árbitro dentro de los dos meses siguientes a la presentación por una Parte a la Otra de una nota diplomática solicitando el arbitraje de una divergencia; y el tercer árbitro será escogido en el término de un mes después de dicho periodo de dos meses.

Si cualquiera de las Partes dejara de nombrar su propio árbitro dentro de dos meses, o si no se llegare a designar el tercer árbitro dentro del término indicado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que haga el nombramiento o nombramientos que fueren necesarios, procediendo a seleccionar el árbitro o árbitros.

Las Partes harán el mayor esfuerzo, dentro de las facultades a su alcance, para poner en práctica la opinión expresada en dicho informe consultivo. Cada Parte sufragará la mitad de los gastos del tribunal de arbitraje.

#### **ARTICULO 14**

Este Convenio, todas sus enmiendas y los contratos relacionados con el mismo serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### **ARTICULO 15**

Si empezare a regir una Convención general y multilateral de transporte aéreo aceptada por ambas Partes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha Convención.

#### **ARTICULO 16**

**(Modificado el 21 de noviembre de 1991)** Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento notificar por escrito a la Otra, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Convenio. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio se dará por terminado un año después de la fecha en que tal notificación hubiera sido recibida por la otra Parte a menos que dicha notificación sea retirada por mutuo acuerdo antes de que expire este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida quince días después de la fecha en que la misma hubiera sido recibida en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### **ARTICULO 17**

A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones que conciernen a las autorizaciones dadas a la línea o líneas aéreas designadas por su Parte para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

#### **ARTICULO 18**

**(Modificado el 21 de noviembre de 1991)** El Convenio tendrá una vigencia por tiempo indefinido, a menos que cualquiera de las Partes manifieste su deseo de darlo por terminado, de conformidad con el procedimiento establecido en el Artículo 16.

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

Hecho por duplicado en la Ciudad de México, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el quince de agosto de mil novecientos sesenta.

**Modificaciones:**

- Acuerdo celebrado por canje de Notas fechadas en la Ciudad de México, el 31 de julio de 1970.
- Acuerdo celebrado por canje de Notas fechadas en la Ciudad de México, el 23 de septiembre de 1988.
- Acuerdo celebrado por canje de Notas fechadas en la ciudad de Washington, D.C., el 21 de noviembre de 1991.
- Acuerdo celebrado por canje de Notas fechadas en la ciudad de Washington, D.C., el 25 de septiembre y 4 de diciembre de 1997.
- Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que Enmienda el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, Enmendado y Prorrogado, firmado en Mérida, Yucatán, el 15 de febrero de 1999.
- Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que Enmienda el Convenio sobre Transportes Aéreos del 15 de agosto de 1960, Enmendado y Prorrogado, firmado en la Ciudad de México, el 12 de diciembre de 2005.
-

**ANEXO I**  
**CUADRO DE SERVICIOS**  
*(última Modificación del 12 de diciembre de 2005)*

**ANEXO I: CUADRO DE SERVICIOS**

- A. Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos (Personas, 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 los servicios aéreos en cada una de las rutas especificadas, en ambas direcciones, y hacer escalas regulares en México en los puntos especificados en el siguiente párrafo:
    - a. Desde un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México.<sup>1</sup>
    - b. Desde Dallas/Fort Worth y San Antonio a la Ciudad de México, Toluca y Acapulco, y a puntos posteriores en Panamá y más allá.
    - c. Desde Nueva York, Washington, Baltimore, Los Ángeles y Houston a la Ciudad de México y Toluca y más allá a un punto o puntos en Centroamérica y/o Sudamérica.
  2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrán el derecho de operar los servicios aéreos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y hacer escalas regulares en los Estados Unidos en los puntos especificados en este párrafo:

---

<sup>1</sup> La lista de aeropuertos en los Estados Unidos que cuenten con las facilidades necesarias para manejar tráfico aéreo internacional es publicada y actualizada periódicamente por la Administración Federal de Aviación en la Publicación de Información Aeronáutica de los Estados Unidos, que para tal efecto se ha entregado a la Administración mexicana. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos ha proporcionado una lista equivalente de aeropuertos en México al Gobierno de los Estados Unidos de América, la cual será actualizada periódicamente.

- a. Desde un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.<sup>1</sup>
- b. Desde Acapulco, Hermosillo, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa y Zihuatanejo a Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul y St. Louis, y más allá a Canadá.
- c. Desde Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San José del Cabo y Zihuatanejo a Cleveland, Detroit, Filadelfia, Washington y Baltimore y más allá a Canadá.
- d. Desde Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San José del Cabo y Zihuatanejo a Boston y Nueva York, y más allá a Europa.
- e. Desde Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida, Ciudad de México, Toluca y Monterrey a Houston y Nueva Orleans, y más allá a Canadá y Europa.
- f. Desde Guadalajara, Huatulco, Mérida, Ciudad de México, Toluca y Oaxaca a Miami y más allá.

B. Condiciones de Operación: Transporte Mixto (Personas, Carga y/o Correo)

1. Para todos los servicios autorizados de conformidad con el Párrafo A, a cada una de las líneas aéreas designadas les está permitido: a) omitir puntos en cualquiera o en todos los vuelos, en una o ambas direcciones, siempre y cuando preste servicio al menos a un punto en el país de origen de la aerolínea en cada vuelo; b) combinar puntos en cualquier orden de las rutas autorizadas; c) para operar menos vuelos en una dirección que en otra; y d) combinar diferentes números de vuelo en una misma operación aérea.
2. Ninguna de las dos Partes podrá imponer restricciones unilaterales a una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte respecto a la capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado según el Párrafo A de este Anexo.
3. En cualquier momento, después de que una de las Partes haya designado una línea aérea para dar servicio entre puntos particulares, esa Parte podrá cancelar la designación de esa línea aérea y designar otra línea aérea, conforme a sus leyes y reglamentos nacionales.
4. Salvo lo dispuesto en el inciso 5 de este Párrafo, cualquiera de las Partes tendrá el derecho para designar dos líneas aéreas para que provean servicios mixtos regulares en cualquier par de ciudades entre los dos territorios que puedan ser prestados según el Convenio. Dichas designaciones deberán notificarse por escrito a la otra Parte.
5. Salvo lo dispuesto en las secciones a y b de este inciso, cada Parte tendrá derecho a designar tres líneas aéreas para prestar servicios mixtos regulares entre cualquier punto de los Estados Unidos y los siguientes puntos en México: Acapulco, Cancún, Cozumel, Guadalajara, Huatulco, Ixtapa/Zihuatanejo, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Mérida, Monterrey, Oaxaca, Puerto Vallarta y San José del Cabo. Dichas designaciones deberán notificarse por escrito a la otra Parte.
  - a. Hasta el 26 de octubre de 2007, cada Parte tendrá derecho a designar dos líneas aéreas para prestar servicios mixtos regulares entre cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y los siguientes puntos en México: Guadalajara y Monterrey.
  - b. A partir del 27 de octubre de 2007, cada Parte tendrá derecho a designar tres líneas aéreas para prestar servicios mixtos regulares entre cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y los siguientes puntos en México: Guadalajara y Monterrey.

6. Para fines de las designaciones comprendidas en el presente Convenio, Washington, D.C. y Baltimore, así como la Ciudad de México y Toluca, se considerarán como ciudades separadas.
7. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes para prestar servicios en Toluca podrán ofrecer, vender y prestar servicios a y desde Toluca como servicios mixtos a o desde la Ciudad de México. Este inciso no se deberá interpretar en el sentido de autorizar viajes aéreos a o del Aeropuerto Internacional Benito Juárez que no estén de otra forma autorizados.
8. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Baltimore podrán ofrecer, vender y prestar servicios a o desde Baltimore como servicios mixtos a o desde Washington. Asimismo, las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Washington podrán ofrecer, vender y prestar servicios a o desde Washington como servicios mixtos a o desde Baltimore.
9. Las líneas aéreas designadas por cada Parte podrán proveer servicios de carga aérea junto con servicios de transporte terrestre a un precio único por el servicio de transporte aéreo y terrestre combinado. Dicho servicio sólo podrá prestarse si se suscriben convenios con los operadores de servicios plurimodales de transporte, autorizados de conformidad con la legislación de cada país.
10. En la medida en que su legislación lo permita, cada Parte podrá decidir dar consideración prioritaria a la(s) solicitud(es) de sus operadores de aeronaves pequeñas o regionales de que sean designados para prestar servicio entre puntos que hayan quedado sin servicio por un periodo de doce meses por parte del transportista autorizado para prestarlos. Cada Parte podrá establecer internamente sus propias normas para definir qué debe entenderse por aeronave pequeña o por operador regional y determinar cuándo no se está prestando servicios a esos puntos.
11. Una Parte contratante podrá sustraer un segmento o segmentos de pares de ciudades de cualquier ruta para la cual aún no haya designado una línea aérea e incorporarlo a su Cuadro de Rutas como una nueva ruta, siempre y cuando no se designe a más de una línea aérea para cada segmento de par de ciudades de cada ruta.

C. Cuadro de Rutas: Vuelos Exclusivos de Carga (Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América estarán autorizadas para operar los servicios exclusivos de carga aérea en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y para hacer escalas regulares en México en los puntos especificados en el párrafo siguiente:

De un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México.<sup>2</sup>

2. La línea aérea o las líneas aéreas que designe el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos estarán autorizadas para operar los servicios exclusivos de carga aérea en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y para hacer las escalas regulares en los Estados Unidos en los puntos especificados en el siguiente párrafo:

De un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.<sup>2</sup>

D. Condiciones de Operación: Servicios Exclusivos de Carga (Carga y/o Correo)

1. Salvo lo dispuesto en las secciones a y b de este inciso, y en el inciso 2 de este Párrafo, cada Parte tendrá derecho a designar tres líneas aéreas para prestar servicios regulares exclusivos de carga en cualquier par de ciudades entre los dos territorios a los que se pueda prestar servicio en el marco de este Convenio. Dichas designaciones se notificarán por escrito a la otra Parte.
  - a. Hasta el 26 de octubre de 2007, cada Parte tendrá derecho a designar dos líneas aéreas para prestar servicios regulares exclusivos de carga entre cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y los siguientes puntos en México: Guadalajara y Monterrey.
  - b. A partir del 27 de octubre de 2007, cada Parte tendrá derecho a designar tres líneas aéreas para prestar servicios regulares exclusivos de carga entre cualquier punto o puntos en los Estados Unidos y los siguientes puntos en México: Guadalajara y Monterrey.
2. Cada Parte tendrá derecho a designar cinco líneas aéreas para que proporcionen servicios en sus rutas que comprendan la Ciudad de México (Aeropuerto Internacional Benito Juárez), siempre que cada Parte designe no más de una línea aérea para cada segmento de pares de ciudades, salvo que:
  - a. Cada Parte tendrá derecho a designar dos líneas aéreas para las rutas entre la Ciudad de México (Aeropuerto Internacional Benito Juárez) y las siguientes ciudades: Chicago, Dallas/Fort Worth, Dayton, Houston, Laredo, Miami, Nueva York y San Francisco, y

---

<sup>2</sup> La lista de aeropuertos en los Estados Unidos que cuenten con las facilidades necesarias para manejar tráfico aéreo internacional es publicada y actualizada periódicamente por la Administración Federal de Aviación en la Publicación de Información Aeronáutica de los Estados Unidos, que para tal efecto se ha entregado a la Administración mexicana. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos ha proporcionado una lista equivalente de aeropuertos en México al Gobierno de los Estados Unidos de América, la cual será actualizada periódicamente.

- b. Cada Parte tendrá derecho a designar tres líneas aéreas para las rutas entre la Ciudad de México (Aeropuerto Internacional Benito Juárez) y Los Ángeles.
3. Para todos los servicios consignados en el Párrafo C de este Anexo, a cada línea aérea designada se le permitirá: a) omitir puntos en uno o en todos sus vuelos, en una o ambas direcciones, siempre que al menos preste servicio a un punto en su país de origen en cada vuelo; b) combinar puntos en sus rutas autorizadas, en cualquier orden; c) operar menos vuelos en una dirección que en otra; y d) combinar diferentes números de vuelo en una misma operación aérea.
4. Ninguna de las Partes podrá imponer restricciones unilaterales a las líneas aéreas de la otra Parte respecto a la capacidad, las frecuencias o el tipo de aeronave utilizada en cualquier servicio autorizado en el Párrafo C de este Anexo.
5. En cualquier momento después de que una Parte haya designado a una línea aérea para el servicio entre puntos particulares, esa Parte puede cancelar la designación de dicha línea aérea y designar otra línea aérea, conforme a sus leyes y reglamentos nacionales.
6. El derecho de una línea aérea designada por una Parte a prestar servicios en uno o más pares de ciudades, a prestar sus servicios desde uno o más puntos o a prestarlos a uno o más puntos en el territorio de la otra Parte no constituye cabotaje ni le confiere el derecho a efectuar cabotaje.
7. Las autoridades aeronáuticas de una Parte permitirán a una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte que preste servicios a puntos más allá de su territorio sin el derecho a recoger o dejar carga desde su territorio o hacia el mismo y desde un punto o puntos posteriores o hacia ellos.
8. Las líneas aéreas designadas de acuerdo con el Párrafo C de este Anexo deberán estar sujetas a las leyes y reglamentos de cada Parte en relación con el transporte de carga.
9. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán realizar servicios de carga en coordinación con servicios de transporte terrestre a un precio único por el servicio de transporte aéreo y terrestre combinados. Dicho servicio sólo podrá prestarse si se suscriben convenios con los explotadores de servicios plurimodales de transporte, autorizados de acuerdo con la legislación de cada país.
10. Para los fines de las designaciones comprendidas en este Convenio, Washington, D.C. y Baltimore, así como la Ciudad de México y Toluca, se considerarán como ciudades separadas.
11. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Baltimore podrán ofrecer, vender y proporcionar servicios a Baltimore como

servicios de carga a Washington. Asimismo, las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Washington podrán ofrecer, vender y proporcionar servicios a Washington como servicios de carga a Baltimore.

12. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Toluca, Puebla o Querétaro podrán ofrecer, vender y prestar servicios a estas ciudades como servicios de carga a la Ciudad de México. Este inciso no deberá ser interpretado en el sentido de autorizar servicios aéreos a y desde el Aeropuerto Internacional Benito Juárez que no estén de otra forma autorizados.

## **ANEXO II: SERVICIOS DE FLETAMENTO**

1. Las líneas aéreas regulares y de fletamento podrán operar vuelos de fletamento incluyendo servicios mixtos y exclusivos de carga, entre los territorios de las Partes cuando cumplan con los siguientes requisitos:
  - a. Cualquier transportista interesado deberá solicitar su registro como operador de servicio aéreo de fletamento, acreditando contar con un permiso expedido por su Gobierno para prestar este servicio.
  - b. Las líneas aéreas regulares designadas al amparo de este Convenio están exentas del cumplimiento de este requisito y también podrán operar servicios de fletamento.
  - c. En el caso de vuelos de fletamento individuales y programas de vuelos de fletamento o una serie de vuelos, las aerolíneas de cada Parte que se encuentren en posesión de los permisos correspondientes emitidos por el Gobierno de México y el Gobierno de los Estados Unidos, que tengan todos sus documentos en orden, y que hayan cumplido con todos los requisitos establecidos, pueden llevar a cabo vuelos de fletamento de pasajeros o de carga entre ambos territorios, presentando un formulario de notificación de vuelo: 1) por lo menos 24 horas antes de un vuelo de fletamento individual o antes del primer vuelo de un programa de vuelos de fletamento o serie de vuelos que involucre menos de diez vuelos; o 2) por lo menos cinco días hábiles antes del primer vuelo de un programa de vuelos de fletamento o serie de vuelos que involucre diez vuelos o más. Las notificaciones podrán presentarse en plazos más breves, a criterio de la Parte que las reciba. Cada Parte hará sus mejores esfuerzos para facilitar la autorización de un programa de fletamento o una serie de vuelos para los cuales no se haya dado aviso oportuno.

- d. Las solicitudes de operación de fletamento deberán sujetarse a lo dispuesto en el Artículo 11 del Convenio y al intercambio de notas del 23 de septiembre de 1988 sobre tarifas aéreas reducidas. Sin embargo, ninguna de las Partes deberá recabar la notificación de la línea aérea de la otra Parte de los precios aplicados al público en vuelos de fletamento.
  - e. Si es requerido, las empresas de fletamento deberán presentar a las autoridades tarifarias del país de destino las tarifas correspondientes, para uso del Gobierno.
2. Salvo lo dispuesto en el inciso c del Párrafo 1, todas las solicitudes deberán ser atendidas inmediatamente y, de ser debidamente presentadas, serán aprobadas en un período no mayor de 15 días laborables, de conformidad con el calendario oficial de cada Parte, contados a partir de la fecha de recepción. Las solicitudes debidamente presentadas con 5 y 15 días laborables de anticipación, conforme al párrafo 1 c), serán aprobadas, respectivamente, en el término de 3 y 5 días laborables, según el calendario oficial de cada Parte.
  3. Salvo lo dispuesto en el inciso c del Párrafo 1, en ningún caso podrá un operador iniciar o realizar un vuelo de fletamento sin la correspondiente autorización de la autoridad aeronáutica competente.
  4. Los vuelos de fletamento de pasajeros deberán ser operados de acuerdo con los reglamentos del país de origen del tráfico.
  5. La autorización para el transporte de cada tipo de carga deberá estar sujeta a los términos y condiciones establecidos en las leyes y reglamentos de cada país. La carga de un solo envío o de varios deberá ser transportada en el mismo vuelo.
  6. En el caso de las operaciones con dos o más puntos de destino, los transportistas no tendrán derechos de cabotaje, parada ni de otras formas de este tipo de operaciones.
  7. Las autoridades aeronáuticas del país de destino no deberán de sujetar los servicios de fletamento a condiciones de sobrecarga o procedimientos impuestos a los servicios regulares.

8. El equipo y la capacidad del operador solamente será limitado y solicitado conforme a las características operativas, técnicas y de seguridad de los aeropuertos internacionales en los puntos de destino.
9. La carga y los pasajeros podrán ser transportados en combinación en los servicios de fletamento.

### ANEXO III: ARREGLOS COOPERATIVOS DE COMERCIALIZACIÓN

1. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización con una o más líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, a condición de que todas las líneas aéreas que lleguen a dichos arreglos: 1) tengan la debida autorización, y 2) reúnan los requisitos que se aplican normalmente a dichos arreglos.
2. Cualquier línea aérea designada de una Parte podrá celebrar arreglos cooperativos de comercialización con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proporcionar servicios regulares a puntos intermedios no incluidos en el Cuadro de Rutas establecido en el Anexo I, y a puntos anteriores o más allá de territorio de esa otra Parte no incluidos en el Cuadro de Rutas. Estos arreglos no permitirán el derecho a recoger o dejar pasajeros o carga entre el territorio de esa otra Parte y el punto o los puntos anteriores, intermedios y más allá.
3. Además de las designaciones consignadas en los incisos 4, 5 y 6 de la sección B del Anexo I, y en los incisos 1, 2 y 10 de la sección D del Anexo I, cualquiera de las Partes tendrá el derecho a autorizar a sus líneas aéreas a que ejerzan sin limitaciones los derechos consignados en los Párrafos 1 y 2 de este Anexo. No obstante, con respecto a los servicios explotados por una línea aérea o más de cualquiera de las Partes en cualquier segmento de par de ciudades puente que no sea punto de escala entre los territorios de las Partes, cada Parte tendrá el derecho a autorizar a no más de 10 de sus líneas aéreas por cada segmento sin escala entre ciudades pares puente. La Parte que autorice deberá notificar, por escrito, a la otra Parte, las líneas aéreas que haya autorizado así como los segmentos sin escala entre ciudades pares puente para las cuales se haya autorizado código compartido.