CIVIL AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and MEXICO

Amending the agreement of August 15, 1960

As Amended and Extended

Signed at Mexico City December 12, 2005

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

MEXICO

Civil Aviation: Transport Services

Agreement amending the agreement of August 15, 1960, as amended and extended. Signed at Mexico City December 12, 2005; Entered into force July 18, 2006.

AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES
AMENDING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF
AUGUST 15, 1960, AS AMENDED AND EXTENDED

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

RECALLING the Air Transport Agreement between the Parties of August 15, 1960, as amended and extended (hereinafter, "the Air Transport Agreement");

DESIRING to amend the Air Transport Agreement;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

The Annexes to the Air Transport Agreement shall be deleted and replaced by the following:

ANNEX I: SCHEDULED SERVICES

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

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

   a. From a point or points in the United States to a point or points in Mexico. [1]

   b. From Dallas/Fort Worth and San Antonio to Mexico City, Toluca and Acapulco, and beyond to points in Panama and beyond.

   c. From New York, Washington, Baltimore, Los Angeles and Houston to Mexico City and Toluca, and beyond to a point or points in Central and/or South America.

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

   a. From a point or points in Mexico to a point or points in the United States.[1]

   b. From Acapulco, Hermosillo, Mexico City, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, and Zihuatanejo to Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul and St. Louis, and beyond to Canada.

---

[1] A list of airports in the United States that have the necessary facilities to accommodate international traffic is published and periodically updated by the Federal Aviation Administration in Aeronautical Information Publication - United States, which has been provided to the Mexican authorities for this purpose. The Government of the United Mexican States has provided a comparable list of airports in Mexico to the Government of the United States, which will be updated periodically.

c. From Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlan, Mexico City, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San Jose del Cabo, and Zihuatanejo to Cleveland, Detroit, Philadelphia, Washington, and Baltimore, and beyond to Canada.

d. From Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlan, Mexico City, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San Jose del Cabo, and Zihuatanejo to Boston and New York, and beyond to Europe.

e. From Cancun, Cozumel, Guadalajara, Merida, Mexico City, Toluca and Monterrey to Houston and New Orleans, and beyond to Canada and Europe.

f. From Guadalajara, Huatulco, Merida, Mexico City, Toluca and Oaxaca to Miami, and beyond.

B. Operating Conditions: Combination Service (Persons, Cargo and/or Mail)

1. For all services authorized under Paragraph A, each of the designated airlines is permitted: (a) to omit points on any or all flights, in one or both directions, provided at least one point in the homeland of the airline is served on each flight; (b) to combine points in any order on the authorized routes; (c) to operate fewer flights in one direction than in the other; and (d) to combine different flight numbers within one aircraft operation.

2. Neither Party shall impose unilateral restrictions on an airline or airlines of the other Party with respect to capacity, frequencies or type of aircraft employed in any service authorized in Paragraph A of this Annex.

3. At any time after a Party has designated an airline for service between particular points, that Party may cancel that airline's designation and designate another airline, pursuant to its domestic law and regulations.

4. Except as provided in subparagraph 5 of this paragraph, either of the Parties shall be entitled to designate two airlines to provide scheduled combination

services on any city pair between the two territories that may be served under the Agreement. Such designations shall be notified to the other Party in writing.

5. Except as provided in sections a and b of this subparagraph, each Party shall be entitled to designate three airlines to provide scheduled combination services between any point or points in the United States and the following points in Mexico: Acapulco, Cancun, Cozumel, Guadalajara, Huatulco, Ixtapa/Zihuatanejo, Loreto, Manzanillo, Mazatlan, Merida, Monterrey, Oaxaca, Puerto Vallarta, and San Jose del Cabo. Such designations shall be notified to the other Party in writing.

   a. Through October 26, 2007, each Party shall be entitled to designate two airlines to provide scheduled combination services between any point or points in the United States and the following points in Mexico: Guadalajara and Monterrey.

   b. Effective October 27, 2007, each Party shall be entitled to designate three airlines to provide scheduled combination services between any point or points in the United States and the following points in Mexico: Guadalajara and Monterrey.

6. For purposes of designations under this Agreement, Washington, D.C. and Baltimore shall be regarded as separate cities, and Mexico City and Toluca shall be regarded as separate cities.

7. Airlines of either Party designated to serve Toluca may hold out, sell and provide services to or from Toluca as combination services to or from Mexico City. This subparagraph shall not be construed to authorize air services not otherwise authorized to or from Benito Juarez International Airport.

8. Airlines of either Party designated to serve Baltimore may hold out, sell and provide services to or from Baltimore as combination services to or from Washington. Similarly, airlines of either Party designated to serve

Washington may hold out, sell and provide services to or from Washington as combination services to or from Baltimore.

9. The designated airlines of each Party may provide air cargo service in conjunction with surface transportation at a single through price for the air and surface transportation combined. Such service may only be provided if arrangements are entered into with operators of intermodal services, authorized in accordance with each country's laws.

10. To the extent allowed by its legislation, each Party may choose to give priority consideration to the request(s) of its small aircraft or regional operators for designation between points that have remained unserved for a twelve-month period by the carrier authorized to serve them. Each Party may establish internally its own standards to define what constitutes a small aircraft or regional operator and to determine when such points are unserved.

11. A Contracting Party may remove a city-pair segment or segments from any route for which it has not yet designated a carrier and incorporate it into its Route Schedule as a new route, provided no more than one airline is designated over each city-pair segment of each route.

C. Route Schedule: All-Cargo Service (Cargo and/or Mail)

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

From a point or points in the United States to a point or points in Mexico.[2]

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

From a point or points in Mexico to a point or points in the United States.[2]

D. Operating Conditions: All-Cargo Service (Cargo and/or Mail)

1. Except as provided in sections a and b of this subparagraph and in subparagraph 2 of this Paragraph, each Party shall be entitled to designate three airlines to provide scheduled all cargo services on any city pair between the two territories that may be served under this Agreement. Such designations shall be notified to the other Party in writing.

   a. Through October 26, 2007, each Party shall be entitled to designate two airlines to provide scheduled all-cargo services between any point or points in the United States and the following points in Mexico: Guadalajara and Monterrey.

   b. Effective October 27, 2007, each Party shall be entitled to designate three airlines to provide scheduled all-cargo services between any point or points in the United States and the following points in Mexico: Guadalajara and Monterrey.

2. Each Party shall be entitled to designate five airlines to provide service on its routes involving Mexico City (Benito Juarez International Airport), provided

[2] A list of airports in the United States that have the necessary facilities to accommodate international traffic is published and periodically updated by the Federal Aviation Administration in Aeronautical Information Publication - United States, which has been provided to the Mexican authorities for this purpose. The Government of the United Mexican States has provided a comparable list of airports in Mexico to the Government of the United States, which will be updated periodically.

that each Party designate no more than one carrier for any city-pair segment; except that:

a. Each Party shall be entitled to designate two carriers with respect to routes between Mexico City (Benito Juarez International Airport) and the following cities: Chicago, Dallas/Ft. Worth, Dayton, Houston, Laredo, Miami, New York, and San Francisco; and

b. Each Party shall be entitled to designate three carriers with respect to routes between Mexico City (Benito Juarez International Airport) and Los Angeles.

3. For all services set forth in Paragraph C of this Annex, each of the designated airlines is permitted: (a) to omit points on any or all flights, in one or both directions, provided at least one point in the homeland of the airline is served on each flight; (b) to combine points in any order on the authorized routes; (c) to operate fewer flights in one direction than the other; and (d) to combine different flight numbers within one aircraft operation.

4. Neither Party shall impose unilateral restrictions on any airline or airlines of the other Party with respect to capacity, frequencies or type of aircraft employed in any service authorized in Paragraph C of this Annex.

5. At any time after a Party has designated an airline for service between particular points, that Party may cancel that airline's designation and designate another airline, pursuant to its domestic law and regulations.

6. The right of a designated airline of one Party to serve a city pair or pairs, to operate its services from one or more points or to serve one or more points in the territory of the other Party does not constitute cabotage or confer the right to engage in cabotage.

7. The aeronautical authorities of a Party will allow an airline or airlines designated by the other Party to serve points beyond its territory without the

right to pick up or discharge cargo from or to that Party's territory and to or from the beyond point or points.

8. Airlines designated in accordance with Paragraph C of this Annex shall be subject to the laws and regulations of each Party that relate to the transportation of cargo.

9. The designated airlines of each Party may provide air cargo service in conjunction with surface transportation at a single through price for the air and surface transportation combined. Such service may only be provided if arrangements are entered into with operators of intermodal services, authorized in accordance with each country's laws.

10. For purposes of designations under this Agreement, Washington, D.C. and Baltimore shall be regarded as separate cities, and Mexico City and Toluca shall be regarded as separate cities.

11. Airlines of either Party designated to serve Baltimore may hold out, sell and provide services to Baltimore as cargo services to Washington. Similarly, airlines of either Party designated to serve Washington may hold out, sell and provide services to Washington as cargo services to Baltimore.

12. Airlines of either Party designated to serve Toluca, Puebla, or Queretaro may hold out, sell and provide services to these cities as cargo services to Mexico City. This subparagraph shall not be construed to authorize air services not otherwise authorized to or from Benito Juarez International Airport.

ANNEX II: CHARTER SERVICES

1. Scheduled and charter airlines may operate charter flights (including combination and all cargo services) between the territories of the Parties upon completion of the following requirements:

a. An interested carrier must apply for registration as a charter air carrier, and must have permission from its government to perform charter air transportation.

b. Scheduled airlines designated under this Agreement are exempt from the foregoing requirement, and may also operate charter services.

c. In the case of individual charter flights and charter flight programs or series of flights, each Party's airlines that are in possession of the appropriate permits issued by the Government of Mexico and the Government of the United States, that have all of their documents in order, and that have complied with all of the established requirements, may perform charter flights of passengers or of cargo between both territories, presenting a flight notification form: (1) at least 24 hours in advance of an individual charter or in advance of the first flight in a charter flight program or series of flights involving fewer than ten flights; or (2) at least five working days in advance of the first flight in a charter flight program or series of flights involving ten or more flights. Notifications may be submitted within a shorter period of time at the discretion of the receiving Party. Each Party shall make its best efforts to facilitate the authorization of a charter flight program or series of flights for which notice was not timely filed.

d. The applications for charter operations must comply with the provisions of Article 11 of the Agreement and the September 23, 1988 exchange of letters on reduced air fares. However, neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public.

e. If requested, charter operators shall present to the tariff authorities of the country of destination the corresponding tariffs, for government use.

2. Except as provided in subparagraph c of paragraph 1, all requests shall be attended to immediately and, if properly filed, will be approved in a period no longer than fifteen (15) working days, in conformity with the official calendar of each Party, after the date of receipt. Applications filed five and fifteen working days in advance, pursuant to Paragraph 1 (c) above, shall be approved, respectively, within three and five working days, in conformity with the official calendar of each Party.

3. Except as provided in subparagraph c of paragraph 1, in no case may an operator begin or perform a charter flight without the proper authorization of the competent aeronautical authority.

4. Passenger charter flights shall be operated in accordance with the rules of the country of the origin of the traffic.

5. The authorization for the transport of each type of cargo shall be subject to the terms and conditions stated in the laws and regulations of each country. Cargo from a single shipper or several shippers may be transported on the same flight.

6. In the case of operations with two or more points of destination, the carriers shall not have the right to cabotage, stopover or other forms of this type of operations.

7. The aeronautical authorities of the country of destination shall not subject charter services to more burdensome conditions or procedures than those imposed on scheduled services.

8. The equipment and capacity of an operator may only be limited as required for conformity with the operational, technical, and security characteristics of the international airport at the point of destination.

9. Cargo and passengers may be carried in combination on charter services.

ANNEX III: COOPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS

1. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements with an airline or airlines of either Party, or of a third country, provided that all airlines in such arrangements: 1) hold the appropriate

authority, and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

2. Any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements with an airline or airlines of either Party, or of a third country, to provide scheduled service to intermediate points not included in the route schedule set forth in Annex I, and to points behind or beyond the territory of that other Party not included in that route schedule, but such arrangements shall not include the rights to pick up or discharge traffic between that other Party's territory and the behind, intermediate, and beyond point or points.

3. In addition to designations provided for in subparagraphs 4, 5, and 6 of paragraph B of Annex I, and in subparagraphs 1, 2, and 10 of paragraph D of Annex I, either Party shall have the right to authorize its airlines to exercise the rights in paragraphs 1 and 2 of this Annex without limitation. However, with respect to services operated by an airline or airlines of either Party on any non-stop gateway city pair segment between the territories of the Parties, each Party shall have the right to grant such authorization to no more than ten of its airlines for each non-stop gateway city pair segment. Each authorizing Party shall notify the other Party in writing of its airlines so authorized and the non-stop gateway city pair segments for which code-share authority has been given.

ARTICLE 2

This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

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

Done at Mexico City, in two originals, this 12th day of December, 2005, in the English and Spanish languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

Jeffrey N. Shane
Under Secretary of Transportation for Policy

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES:

Pedro Cerisola y Weber
Secretary of Communications and Transport

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS DEL 15 DE AGOSTO DE 1960, ENMENDADO Y PRORROGADO

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

TENIENDO presente el Convenio sobre Transportes Aéreos entre las Partes del 15 de agosto de 1960, enmendado y prorrogado (en lo sucesivo, "el Convenio sobre Transportes Aéreos");

DESEANDO enmendar el Convenio sobre Transportes Aéreos;

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1

Los Anexos del Convenio sobre Transportes Aéreos serán suprimidos y reemplazados por los siguientes:

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.[1]

   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 Angeles 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:

   a. Desde un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.[1]

---

[1] 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. 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 Orleáns, 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 línea aérea 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 de cualquiera de las Partes designadas 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.[2]

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.[2]

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

[2] 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.

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

b. Cada Parte tendrá derecho a designar tres líneas aéreas para las rutas entre la Ciudad de México (Aeropuerto Internacional Benito Juárez) y Los Angeles.

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 líneas aéreas 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 COMERCIALIZACION

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.

ARTICULO 2

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota del canje de notas diplomáticas entre las Partes, en la que se confirme que cada una de las Partes ha finalizado los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de este Acuerdo.

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

Hecho en dos originales en la ciudad de México, el 12th de diciembre de dos mil cinco, en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Jeffrey N. Shane
Subsecretario para Políticas de Transporte

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Pedro Cerisola y Weber,
Secretario de Comunicaciones y Transportes