

CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE SOBRE SERVICIOS AEREOS

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte;

Siendo partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Convenio complementario a la mencionada Convención con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1

Definiciones

Para la interpretación de este Convenio, a menos que el contexto lo requiera de otra manera:

(A) El término "la Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye: (i) toda enmienda a ésta que haya entrado en vigor conforme al Artículo 94 (a) de la misma y que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; y (ii) cualquier Anexo o cualquier enmienda a ésta adoptada conforme al Artículo 90 de dicha Convención, en la medida en que dicha enmienda o anexo estén vigentes en un momento dado, para ambas Partes Contratantes;

(B) El término "este Convenio" incluye el Anexo a éste y todas las enmiendas al mismo o al Convenio;

(C) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en el caso del Reino Unido, el Secretario de Estado del Transporte, o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para realizar cualesquiera funciones que efectivamente puedan ser ejercidas por las autoridades arriba mencionadas o funciones similares;

(D) El término "servicio aéreo" significa cualquier servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga y correo;

(E) El término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

(F) El término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo;

(G) El término "aerolínea designada" significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada conforme al Artículo 4 de este Convenio

(H) (a) El término "tarifa" significa:

(i) el pasaje que cobra una aerolínea por la transportación de pasajeros y de su equipaje en servicios aéreos regulares y los cargos y condiciones por servicios auxiliares a dicha transportación;

(ii) el flete que cobra una aerolínea por el transporte de carga (excluyendo el correo) en servicios aéreos regulares:

(iii) Las condiciones que rigen la disponibilidad o aplicabilidad de tal pasaje o flete, incluyendo cualesquiera beneficios vinculados a éstos; y

(iv) la cuota de comisión que pague una aerolínea a un agente en relación con boletos vendidos o guías aéreas completadas por ese agente para la transportación en servicios aéreos regulares.

(b) Cuando los pasajes o fletes difieran según la temporada, el día de la semana o la hora del día en la que se opere el vuelo, o según algún otro factor, cada uno de los diferentes pasajes o fletes deberá ser considerado como una tarifa por separado.

(I) El término "capacidad" significa el total de la capacidad de la aeronave utilizada en la explotación de cada uno de los servicios convenidos, multiplicado por las frecuencias;

(J) El término "capacidad de la aeronave" significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso disponible para carga y correo;

(K) El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada en un periodo dado;

(L) El término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, de conformidad con las estipulaciones del presente Convenio, puedan establecerse en las rutas especificadas;

(M) El término "rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas adjunto al presente Convenio;

(N) El término "territorio" con relación a un Estado significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a éstas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

ARTICULO 2

Aplicabilidad de la Convención

Las disposiciones de este Convenio estarán sujetas a las disposiciones de la Convención en la medida en que esas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTICULO 3

Otorgamiento de Derechos

(1) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al presente Convenio

(2) Conforme a estipulado en el presente Convenio, la empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará durante la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:

(a) sobrevuelo del territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;

(b) realización de escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante;

(c) embarco y desembarco de pasajeros, carga y correo en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

(3) Ninguna disposición del presente Convenio deberá entenderse en el sentido de conferir a la aerolínea designada de una Parte Contratante el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la

otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluyendo correo, transportados por pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante,

ARTICULO 4

Designación y Autorización de Aerolíneas

(1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte Contratante una aerolínea con el propósito de que opere los servicios convenidos en las rutas especificadas y de revocar o de cambiar tal designación.

(2) Al recibir esa designación la otra Parte Contratante, concederá sin demora, a la aerolínea designada, conforme a las disposiciones de los párrafos (3) y (4) de este Artículo, la debida autorización para operar.

(3) Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante pueden pedir a la aerolínea que haya sido designada por la otra Parte Contratante que compruebe que está capacitada para cumplir las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos que, normal y razonablemente, apliquen esas autoridades a la operación de servicios aéreos internacionales de conformidad con las disposiciones de la Convención.

(4) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negar la expedición de la autorización de operación a la que se refiere el párrafo (2) de este Artículo, o de imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio por parte de una aerolínea designada de los derechos especificados en el Artículo 3 (2) (c) de este Convenio, en cualquier caso en el que la mencionada Parte Contratante no esté convencida de que la propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea pertenecen a la Parte Contratante que designa a la aerolínea o a sus nacionales.

(5) Cuando una aerolínea haya sido así designada y autorizada puede comenzar a operar los servicios convenidos, siempre que la aerolínea cumpla con las disposiciones aplicables de este Convenio.

ARTICULO 5

Revocación o suspensión de las Autorizaciones de Operación

(1) Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3 (2) (c) de este Convenio por parte de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante o, de imponer las condiciones que considere necesarias respecto al ejercicio de estos derechos:

(a) en cualquier caso en que no exista certeza de que la propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea sean propiedad de la Parte Contratante que designó a la aerolínea o de nacionales de esa Parte Contratante; o,

(b) en el caso en que esa aerolínea no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos; o,

(c) en el caso en que la aerolínea de alguna otra manera no opere conforme a las condiciones prescritas en este Convenio.

(2) Salvo que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea esencial para evitar infracciones adicionales a las leyes o reglamentos, el referido derecho deberá ejercerse solamente después de haber consultado con la otra Parte Contratante.

ARTICULO 6

Principios que Rigen la Operación de los Servicios Convenidos

(1) Existirá una oportunidad justa e igual para que las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes operen los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

(2) Al operar los servicios convenidos la aerolínea designada de cada Parte Contratante tomará en cuenta los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante de manera que no se afecten indebidamente los servicios que esta última proporcione en la totalidad o en parte de dichas rutas.

(3) Los servicios convenidos que proporcionen las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes guardarán una estrecha relación con las necesidades de transporte público en las rutas especificadas y su principal objetivo será proveer un factor de carga razonable así como la capacidad adecuada para satisfacer los requerimientos actuales y los razonablemente previstos para el transporte de pasajeros y carga, incluyendo el correo que provengan de, o estén destinados al territorio de la Parte Contratante que haya designado la aerolínea.

(4) Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán, periódicamente, determinar de común acuerdo la aplicación práctica de los principios contenidos en los párrafos anteriores de este Artículo para la operación de los servicios convenidos por las aerolíneas designadas.

ARTICULO 7

Aplicabilidad de las Leyes y Reglamentos

(1) Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en sus territorios la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de dicho territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa designada de la otra Parte Contratante.

(2) Las Leyes y Reglamentos que regulen sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, migración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 8

Reconocimiento de los Certificados de Aeronavegabilidad y Licencias

(1) Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados o títulos de aptitud y las licencias vigentes y expedidos o convalidados por una de las Partes Contratantes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas definidas en el Cuadro de Rutas, siempre y cuando los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueren expedidos o convalidados no sean inferiores a los mínimos que puedan ser establecidos en la Convención.

(2) No obstante, cada Parte Contratante se reserva, el derecho de no reconocer la validez, para los vuelos sobre su propio territorio, de los títulos o certificados de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 9

Derechos por el Uso de Aeropuertos y Otras Instalaciones

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, tasas justas y razonables por el uso de los aeropuertos y otras instalaciones. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tasas no serán más elevadas que las que paguen las aeronaves de los operadores de su nacionalidad destinadas a servicios aéreos internacionales similares, por el uso de dichos aeropuertos e instalaciones.

ARTICULO 10

Tarifas

(1) Las tarifas que cobrará la línea aérea designada por una de las Partes Contratantes para el transporte aéreo desde y hacia el territorio de la otra Parte Contratante, se establecerán a niveles razonables tomando en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo del transporte sobre los servicios convenidos, una utilidad razonable y el interés de los usuarios con el fin de alentar una sana competencia en el mercado.

(2) Cualquiera de las aerolíneas designadas podrá consultar con la otra una propuesta tarifaria, sin que dichas consultas constituyan un requisito previo para presentarla a aprobación.

(3) Las tarifas establecidas conforme al párrafo (1) de este Artículo, deberán presentarse para la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, cuando menos con cuarenta y cinco (45) días de anticipación a la fecha prevista para su aplicación, en los términos en que las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante lo establezcan. Este plazo podrá ser reducido por acuerdo entre ambas Autoridades Aeronáuticas. La solicitud para la aprobación de una tarifa propuesta, se considerará que ha sido presentada ante una Parte Contratante en la fecha en que sea recibida por las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante y siempre que sea presentada de conformidad con los términos que la misma establezca. Ninguna tarifa entrará en vigor sin la aprobación por escrito de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(4) (a) Toda tarifa propuesta, siempre y cuando haya sido presentada de conformidad con el párrafo (3) de este Artículo, deberá ser aprobada o desaprobada por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, dentro de un término no mayor de veintiún (21) días (o un término menor si así lo hubieran convenido las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes) a partir de la fecha de su recepción. Cuando una Parte Contratante desapruere una tarifa propuesta, deberá notificar por escrito a la otra Parte su desacuerdo, dentro de los veintiún (21) días posteriores a la presentación (o en un término menor si así hubiere sido convenido);

b) Toda tarifa que haya sido presentada en la forma requerida por el párrafo (3) de este Artículo, pero no de conformidad con el período mínimo especificado en el mismo párrafo, podrá ser aprobada por las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes en cualquier momento. Igualmente dicha tarifa será aprobada o desaprobada por una Parte Contratante, dentro de los veintiún (21) días posteriores a la fecha de recepción a menos que las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte Contratante:

(i) Notifiquen por escrito a la empresa que presente la tarifa, dentro de los veintiún (21) días siguientes a la fecha de su presentación, que deberá volver a presentarla de conformidad con el párrafo (3); o,

(ii) Notifiquen por escrito a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, dentro de los veintiún (21) días siguientes a la fecha de la recepción (o en un plazo más corto acordado por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes) que la tarifa propuesta no ha sido aprobada;

(c) Al aprobar las tarifas, las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante podrán adjuntar a su aprobación las fechas de expiración que consideren apropiadas.

(5) Si las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes manifiestan por escrito a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, dentro del plazo establecido en el párrafo (4) de este Artículo su desacuerdo respecto a cualquier tarifa presentada conforme al párrafo (3) de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de fijar de común acuerdo la tarifa. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar por escrito la celebración de consultas, mismas que deberán efectuarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la recepción de la notificación de desacuerdo.

(6) Si una de las Autoridades Aeronáuticas notifica, de conformidad con el párrafo (4) de este Artículo, que no ha aprobado una tarifa y las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes no han podido determinar de mutuo acuerdo la tarifa aplicable, como lo establece el párrafo (5) de este Artículo, la controversia se resolverá de acuerdo con las disposiciones previstas en el Artículo 16 de este Convenio.

(7) Una tarifa que haya sido aprobada por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, de acuerdo con las disposiciones de este Artículo, permanecerá en vigor a menos que sea cancelada por la aerolínea designada interesada o hasta que se apruebe por las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes Contratantes una tarifa que la sustituya; sin embargo, la vigencia de una tarifa no podrá ser prorrogada (salvo acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y por el período que estas lleguen a acordar):

(a) cuando la tarifa tenga fecha de caducidad, por más de 12 meses después de esa fecha;

(b) cuando la tarifa no tenga fecha de caducidad por más de 12 meses después de la fecha en que una aerolínea designada presente una tarifa que la sustituya ante las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes que no haya sido aprobada por las mismas.

(8) Ninguna de las Partes Contratantes ejercerá su derecho de notificar su desacuerdo de una tarifa presentada por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante para el transporte aéreo entre los dos países, cuando la tarifa propuesta permita a esa aerolínea igualar una tarifa ya aprobada por la primera Parte Contratante mediante solicitud de su propia línea aérea designada, siempre que la tarifa propuesta corresponda a la tarifa que se iguala (por ejemplo: respecto al nivel tarifario, las condiciones y fecha de expiración, aunque no necesariamente corresponda a la ruta operada), o si es más restrictiva o superior a dicha tarifa.

(9) Una línea aérea designada sólo podrá vender las tarifas que hayan sido aprobadas por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, a menos que una Parte Contratante pueda permitir a una aerolínea vender una tarifa sujeta a aprobación gubernamental.

ARTICULO 11

Derechos Aduanales

(1) Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa de transporte aéreo designada por cualquiera de las Partes Contratantes y el equipo con que cuente la aeronave para su funcionamiento, combustible, lubricante, provisiones técnicas fungibles, refacciones y provisiones (incluso alimentos, tabacos y bebidas), a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduanas, impuestos nacionales, de inspección u otros derechos, impuestos o gravámenes federales, estatales o municipales, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

(2) Estarán igualmente exentos a condición de reciprocidad de los mismos derechos, impuestos y gravámenes, con excepción de los derechos por servicios prestados:

(a) Los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, incluyendo motores, (los cuales deberán salir del país al ser substituidos), herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento, así como las provisiones (incluso alimentos, tabacos y bebidas), los documentos de empresas (como: boletos, folletos, itinerarios y demás impresos que requiera la compañía para su operación) así como el material publicitario que se considere necesario y de uso exclusivo para el desarrollo de las actividades de la misma, remitidos por o para la empresa aérea de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante;

(b) El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, incluyendo motores (los cuales deberán salir del país al ser substituidos), equipo corriente y provisiones (incluso alimentos, tabacos y bebidas) que se pongan a bordo de las aeronaves de la empresa aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante para ser utilizados en servicios aéreos internacionales, aún cuando tales artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves, en vuelos dentro del referido territorio.

(3) El equipo normalmente conducido a bordo de las aeronaves, así como aquellos otros materiales y provisiones que permanezcan a bordo de las aeronaves, de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, salvo previa autorización de las autoridades aduaneras del territorio de que se trate. En tales casos, podrán ser puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que salgan del país o se proceda de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.

(4) Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, estarán sujetos solamente a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y de otros derechos similares.

(5) Las exenciones previstas por este Artículo también serán aplicables en aquellos casos en que la aerolínea designada de una Parte Contratante celebre convenios con otra u otras aerolíneas para el préstamo o transferencia, dentro del territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en los párrafos (1) o (2) de este Artículo siempre y cuando esa o esas otras aerolíneas disfruten similarmente de tales exenciones por esa otra Parte Contratante, debiéndose dar aviso a las autoridades aduanales correspondientes.

ARTICULO 12

Seguridad de la Aviación Civil Internacional

(1) Las Partes Contratantes reconocen que sus compromisos mutuos para brindar seguridad a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y en particular sus obligaciones derivadas de la Convención, el 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, forman parte integral del presente Convenio.

(2) Las Partes Contratantes se proporcionarán a solicitud, expresa, toda la ayuda necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos cometidos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

(3) Las Partes Contratantes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las Normas de Seguridad de la Aviación Civil Internacional y, en la medida en que les sean aplicables, con las Prácticas Recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos a la Convención y deberán requerir a los operadores (de aeronaves) de su nacionalidad cuya oficina principal de negocios o con residencia permanente en su territorio, y a los operadores de aeropuertos en su territorio, que actúen de

conformidad con estas disposiciones de seguridad aérea. La referencia a las Normas de seguridad de la aviación civil internacional incluye cualquier diferencia notificada por la Parte Contratante interesada. Cada Parte Contratante deberá informar con anticipación a la otra su intención de notificar cualquier diferencia.

(4) Cada Parte Contratante conviene en que su aerolínea designada y otros operadores de su nacionalidad observarán las disposiciones de seguridad de aviación mencionadas en el párrafo (3) de este Artículo exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o estancia dentro del territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se cerciorará de que se tomen las medidas necesarias dentro de su territorio para proteger a las aeronaves, para revisar a los pasajeros y su equipaje de mano, y para llevar a cabo inspecciones apropiadas de la tripulación, carga y almacenes de los aviones antes y durante el momento de abordar a cargar. Cada Parte Contratante también deberá atender cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para la aplicación de medidas de seguridad especiales razonables para enfrentar una amenaza particular.

(5) Al producirse un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes deberán ayudarse mutuamente facilitándose las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar rápidamente y sin riesgos tal incidente o amenaza.

ARTICULO 13

Transferencia de Utilidades

Cada aerolínea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, mediante solicitud, los ingresos locales que excedan las cantidades desembolsadas localmente. La conversión y envío serán permitidos sin restricciones al tipo de cambio aplicable a esa clase de transacciones que esté vigente en la fecha en que estos ingresos sean presentados para su conversión y envío.

ARTICULO 14

Representación de las Aerolíneas

La aerolínea designada de una Parte Contratante tendrá derecho, conforme a las leyes y reglamentos relacionados con la entrada, residencia y empleo de la otra Parte Contratante, de traer y mantener dentro del territorio de la otra Parte Contratante a los miembros de su personal gerencial de primer nivel que sea necesario para la prestación de los servicios aéreos.

ARTICULO 15

Consultas

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda de este Convenio o su cumplimiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas, se realizarán dentro de un periodo de sesenta (60) días a partir de la fecha en la que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de acuerdo en contrario entre las Partes Contratantes.

ARTICULO 16

Solución de Controversias

(1) Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación este Convenio, las Partes Contratantes tratarán primeramente de resolverla por medio de la negociación.

(2) Si las Partes Contratantes no llegaran a una resolución de la disputa por medio de la negociación, la controversia podrá ser referida por ellas a la persona u organismo que acordaren o, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, será sometida a la decisión de un Tribunal de tres árbitros que estará constituido de la siguiente manera:

(a) Dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que se reciba una solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante nombrará un árbitro. Los Arbitros así nombrados designarán a un nacional de un tercer Estado que actuará como Presidente del Tribunal, dentro de los sesenta días siguientes al nombramiento del segundo de ellos.

(b) Si dentro de los periodos especificados anteriormente, no se hubiere hecho ningún nombramiento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que haga el nombramiento necesario, dentro de los treinta días siguientes a la petición, conforme a los procedimientos de la Organización.

(3) Salvo lo dispuesto a continuación, o lo acordado entre las Partes Contratantes, el Tribunal determinará los límites de su jurisdicción y establecerá sus propios procedimientos. Por decisión del Tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes se celebrará una reunión para determinar las cuestiones precisas que serán arbitradas y los procedimientos específicos que se observarán, dentro de los treinta días siguientes a la fecha en la que el Tribunal haya quedado plenamente constituido.

(4) Salvo acuerdo distinto de las Partes Contratantes o por resolución del Tribunal, cada una de las Partes Contratantes presentará un Informe dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a la fecha en que el Tribunal se haya constituido. El plazo para presentar respuestas vencerá sesenta días después. El Tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes Contratantes o, a su propia discreción, dentro de los treinta días siguientes al vencimiento del plazo para presentar respuestas.

(5) El Tribunal tratará de emitir un laudo por escrito dentro de los treinta días siguientes a la terminación de la audiencia o, si no se efectuará ninguna, treinta días después de que ambas respuestas hayan sido presentadas. El laudo se adoptará por mayoría de votos.

(6) Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración con respecto al laudo, dentro de los quince días siguientes a que éste se reciba y tal aclaración será expedida dentro de los quince días siguientes a la solicitud.

(7) El laudo arbitral será obligatorio para las Partes Contratantes.

(8) Cada una de las Partes Contratantes cubrirá los gastos del árbitro que hubiere nombrado. Los gastos del Tribunal serán compartidos por partes iguales entre las Partes Contratantes, incluyendo cualquier gasto en que hubiere incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional para llevar a la práctica los procedimientos estipulados en el párrafo (2) inciso (b) de este Artículo.

ARTICULO 17

Enmiendas

Cualquier enmienda a este Convenio que haya sido convenida por las Partes Contratantes entrará en vigor cuando sea confirmada mediante un intercambio de Notas, una vez que se hayan cumplido sus respectivos procedimientos constitucionales.

ARTICULO 18

Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento notificar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado este Convenio. Tal notificación será

comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Convenio quedará terminado a las cero horas (en el lugar en que se reciba la notificación) del día en que se cumpla un año de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada por mutuo acuerdo antes de que termine este periodo. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación fue recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional la hubiere recibido.

ARTICULO 19

Registro

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 20

Entrada en Vigor de una Convención Multilateral sobre Transporte Aéreo

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

ARTICULO 21

Entrada en vigor

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha en que ambas Partes Contratantes, a través de un Canje de Notas diplomáticas, se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

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

Hecho por duplicado en la Ciudad de México el día dieciocho del mes de noviembre del año de mil novecientos ochenta y ocho, en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos igualmente válidos.- Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, Alfonso de Rosenzweig-Díaz, Subsecretario de Relaciones Exteriores.- Rúbrica.- Por el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, John Albert Leigh Morgan, Embajador.- Rúbrica.

CUADRO DE RUTA

SECCION I

La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

PUNTO DE ORIGEN	PUNTOS INTERMEDIOS	PUNTO DE DESTINO
(A)	(B)	(C)
Puntos en los Estados Unidos Mexicanos	Cualquier punto o puntos Prestwick	Londres Manchester

CONDICIONES DE OPERACION:

1. La ruta podrá ser operada en cualquier dirección.

2. La empresa aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos podrá omitir en cualquiera o todos sus vuelos las escalas en cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

3. La empresa aérea designada podrá combinar en el mismo vuelo cualquier punto o puntos de la columna (A) con cualquier punto o puntos de la columna (C).

CUADRO DE RUTA

SECCION II

La empresa aérea designada por el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, tendrá derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

PUNTOS DE ORIGEN PUNTOS INTERMEDIOS PUNTOS DE DESTINO

(A)	(B)	(C)
Puntos en el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.	Cualquier punto o puntos	Ciudad de México Acapulco Cancún

CONDICIONES DE OPERACION:

1. La ruta podrá ser operada en cualquier dirección.

2. La empresa aérea designada por el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte podrá omitir en cualquiera o todos sus vuelos las escalas en cualquier punto o puntos, siempre que el vuelo se inicie o termine en el territorio del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

3. La empresa aérea designada podrá combinar en el mismo vuelo cualquier punto o puntos de la columna (A) con cualquier punto o puntos de la columna (C).