



CANADA

TREATY SERIES 1953 No. 11 RECUEIL DES TRAITÉS

AIR SERVICES

Agreement between CANADA
and MEXICO

Effected by Exchange of Notes

Signed at Mexico, D.F., July 27, 1953

In force July 27, 1953

SERVICES AÉRIENS

Accord entre le CANADA
et le MEXIQUE

Intervenu par un Échange de Notes

Signées à Mexico, D.F., le 27 juillet 1953

En vigueur le 27 juillet 1953

43 209 314

43 277 688

b 1635 153

b 2878550

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and | Imprimeur de la Reine et
Controller of Stationery | Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1954

Price: 25 cents

Prix: 25 cents



AIR SERVICES

Agreement between CANADA and Mexico

Effectuated by Exchange Notes

	PAGE
I. Note dated July 27, 1953, from the Canadian Minister to Mexico to the Mexican Minister of External Relations...	4
II. Note dated July 27, 1953, from the Mexican Minister of External Relations to the Canadian Ambassador to Mexico (in Spanish)	13
English translation of Note II	21
French translation of Notes I and II	22

SERVICES AERIENS

Accord entre le CANADA et le Mexique

Intervenue par un Echange de Notes

Signées à Mexico, D.F., le 27 juillet 1953

En vigueur le 27 juillet 1953

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
Queen's Printer and
Controller of Stationery
Ottawa, 1954
Imprimerie de la Reine et
Contrôleur de la Papeterie

EXCHANGE OF NOTES (JULY 27, 1953) BETWEEN CANADA AND MEXICO
CONSTITUTING AN AGREEMENT FOR AIR SERVICES BETWEEN AND
BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES.

CANADIAN EMBASSY

Mexico, D.F., July 27th, 1953.

SOMMAIRE

PAGE

I. Note, en date du 27 juillet 1953, adressée par l'Ambassadeur du Canada au Mexique au Ministre des Relations Extérieures du Mexique 4

II. Note, en date du 27 juillet 1953, adressée par le Ministre des Relations Extérieures du Mexique à l'Ambassadeur du Canada au Mexique (en espagnol) 13

Traduction anglaise de la Note I 21

Traduction française des Notes I et II 22

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 19 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Mexico, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil, or similar functions, and in the case of Canada, the Minister of Transport, the Air Transport Board and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister or Board or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which one contracting party shall have designated by written notification to the other contracting party, in accordance with Article 3 of this Agreement, for the operation of agreed services on the routes specified in such notification;

(d) "Treaty Series 1944, No. 50"

EXCHANGE OF NOTES (JULY 27, 1953) BETWEEN CANADA AND MEXICO
CONSTITUTING AN AGREEMENT FOR AIR SERVICES BETWEEN AND
BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES.

I

*The Canadian Ambassador to Mexico
to the Mexican Minister of External Relations*

CANADIAN EMBASSY

No. 42

MEXICO, D.F., July 27th, 1953.

EXCELLENCY:

I have the honour to refer to the recent discussions held in Mexico City between officials of our respective governments relating to the establishment of air services between Canada and Mexico.

Both our governments being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;⁽¹⁾ desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond Mexican and Canadian territories, and considering that as a result of the above mentioned discussions a mutually satisfactory Agreement was reached, its terms in the English language are as follows:

ARTICLE I

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Mexico, Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas, Direccion de Aeronautica Civil, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas, Direccion de Aeronautica Civil, or similar functions, and in the case of Canada, the Minister of Transport, the Air Transport Board and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister or Board or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which one contracting party shall have designated, by written notification to the other contracting party, in accordance with Article 3 of this Agreement, for the operation of agreed services on the routes specified in such notification;

⁽¹⁾ Treaty Series 1944, No. 36.

- (d) the term "change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- (e) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection of trusteeship of that State; and
- (f) the terms "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE II

(1) Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing the air services to be operated by virtue of the said Agreement on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each contracting party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other contracting party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of putting down and taking on traffic in persons, goods and mails coming from or destined for other points so specified.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one contracting party the privilege of taking up, in the territory of the other contracting party, persons, goods, or mails carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other contracting party.

ARTICLE III

(1) Each contracting party shall have the right to designate in writing to the other contracting party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each contracting party shall have the right by written notification to the other contracting party to withdraw the designation of an airline and to substitute the designation of another airline.

(3) On receipt of the designation, the other contracting party shall, subject to the provisions of paragraph (4) and (5) of this Article without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorization.

(4) The aeronautical authorities of one contracting party may require an airline designated by the other contracting party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(5) Each contracting party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article II of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the contracting party designating the airline or in nationals of the contracting party designating the airline.

(6) Subject to the provisions of Article 7 of this Agreement, at any time after the provisions of paragraphs (1) and (3) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorized may begin to operate the agreed services.

ARTICLE II

(7) Each contracting party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article II of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the contracting party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other contracting party.

ARTICLE IV

Fuel, lubricating oil, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one contracting party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other contracting party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded by the first contracting party, in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first contracting party, or of the most favoured airline of any other State, engaged in international air services.

ARTICLE V

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both contracting parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each contracting party shall take into account the interest of the airlines of the other contracting party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) On any specified route the capacity, including frequency, provided by the designated airlines of one contracting party together with capacity, including frequency, provided by the designated airlines of the other contracting party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

(4) In the application of the principles stated in the preceding paragraphs of this Article:

(a) The agreed services provided by a designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably expected requirements of that airline for the carriage of traffic originating in or destined for the territory of the contracting party which has designated the airline.

(b) The capacity provided under sub-paragraph (a) above may be augmented by supplementary capacity adequate for the carriage of international air traffic both originating at and destined for points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline. Such additional capacity shall be related to traffic demands of the areas through which the airline operates, after taking account of the air services so established by airlines of the other contracting party and of the States referred to above insofar as they are carrying international air traffic originating in or destined for their territories.

(5) Nothing in this Article shall prevent unfilled space in any aircraft operated in accordance with this Article from being used for the carriage of any international air traffic offered.

ARTICLE VI

A designated airline of one contracting party may make a change of gauge at a point in the territory of the other contracting party only on the following conditions:

- (i) that it is justified by reason of economy of operation;
- (ii) that the aircraft used on the section on which less traffic is carried by the airline to and from the territory of the first contracting party are smaller in capacity than those used on the other section;
- (iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (iv) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (v) that the provisions of Article 5 of this Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ARTICLE VII

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as Standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed in respect of each route between the designated airlines of the contracting parties, in accordance with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both contracting parties.

(3) In the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the aeronautical authorities of the contracting parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

(4) A designated airline of either contracting party shall file with the aeronautical authorities of both contracting parties any tariff determined under paragraph (2) of this Article which it proposes to establish, at least thirty days before the date on which it proposes that the tariff shall come into effect; provided that the aeronautical authorities of the contracting parties may in particular cases vary the period of thirty days.

(5) If the aeronautical authorities of one of the contracting parties are dissatisfied with a tariff filed in accordance with paragraph (4) of this Article they shall so notify in writing the aeronautical authorities of the other contracting party and any designated airline filing the tariff in dispute, within fifteen days of the date of filing or in particular cases within such other period as may be agreed by both authorities.

(6) After notification under paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of both contracting parties shall endeavour to secure agreement on the tariff to be established.

(7) If the aeronautical authorities of the contracting parties cannot secure agreement, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article X of this Agreement.

(8) If agreement has not been reached at the end of thirty (30) day period referred to in paragraph (4) above, a disputed tariff on the agreed services shall remain in suspension until the dispute shall have been settled.

(9) Nothing in this Article shall affect the right of either contracting party to disallow an offending tariff between a third country and point in the territory of the dissatisfied contracting party.

(10) If no notification is given under paragraph (5) of this Article, a tariff filed under paragraph (4) of this Article shall come into effect after the expiry of the period specified in paragraph (4) and shall remain in effect until:

- (a) The expiry of any period for which the aeronautical authorities of either contracting party may have approved its effectiveness; or
 - (b) a new or amended tariff shall have been established, in substitution therefore, in accordance with the provisions of this Article,
- whichever is the earlier.

(11) (a) A new or amended tariff in substitution for an established tariff may be filed by a designated airline at any time, and the provisions of this Article shall apply thereto as if it were a first tariff; provided that the aeronautical authorities of the contracting parties may by agree-

ment between them adopt procedures for the filing and establishment of amended tariffs within shorter periods than those specified in paragraphs (4) and (5) of this Article.

- (b) The aeronautical authorities of one contracting party may, with the consent of the aeronautical authorities of the other contracting party, at any time require a designated airline to file a new or amended tariff, and the provisions of this Article shall apply thereto as if it were a first tariff.

ARTICLE VIII

The aeronautical authorities of either contracting party shall supply to the aeronautical authorities of the other contracting party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first contracting party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE IX

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the contracting parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

ARTICLE X

(1) If any dispute arises between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the contracting parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the contracting parties fail to reach a settlement by negotiation,

- (a) it shall be submitted to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each contracting party, and the third, who will act as Chairman of the tribunal, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either contracting party. Each of the contracting parties shall designate an arbitrator within sixty days of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty days after such period of sixty days. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel or arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The contracting parties undertake to comply with any decision given under this Article. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

(3) If and so long as either contracting party of a designated airline of either contracting party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other contracting party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the contracting party in default or to be designated airline or airlines of that contracting party or to the designated airline in default.

ARTICLE XI

(1) If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement such modification, if agreed between the contracting parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both contracting parties become bound, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention to the extent necessary to so conform.

ARTICLE XII

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other contracting party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XIII

This Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article XI shall be registered by either the Government of Canada or the Government of Mexico with the International Civil Aviation Organization.

SCHEDULE

SECTION I

Specified routes

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Government of Mexico.

<i>Point of Departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following if desired).</i>	<i>Destination in Canadian Territory</i>	<i>Points beyond (any one or more of the following if desired).</i>
1. Mexico City	Points in the Western U.S.A. to be agreed on	Vancouver	Points beyond in the Northern Pacific area to be agreed.
2. Mexico	St. Louis, Missouri, or other points in the Eastern U.S.A. to be agreed. Toronto, Canada *—see note below.	Montreal	Points beyond to be agreed.

*—Note—On Route 2 carriage of traffic to points beyond Montreal which may be agreed will not apply out of Toronto.

SECTION II

Specified routes

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Government of Canada.

<i>Point of Departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following if desired).</i>	<i>Destination in Mexican Territory.</i>	<i>Points beyond (any more or more of the following if desired).</i>
1. Vancouver	San Francisco or other points in the Western U.S.A. to be agreed	Mexico City	Lima, Peru and Sao Paulo, Brazil or other points in South America to be agreed.
2. Montreal or Toronto	Tampa, or other points in the Eastern U.S.A. to be agreed. Monterrey, Mexico. *—see note below.	Mexico City	Points in South America to be agreed.

*—Note—On Route 2 carriage of traffic to points beyond Mexico City which may be agreed will not apply out of Monterrey.

SECTION III

It is understood that on any of the specified routes an airline designated by either country may serve any point on the reasonably direct line of flight in the territory of the Government designating such airline.

I have the honour to propose to Your Excellency, if the above mentioned stipulations are agreeable to your Government, that this Note and your reply will constitute an Agreement between the Government of Canada and the Government of Mexico for air services between and beyond their respective territories. The Agreement will come into force upon the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

C. P. HÉBERT.

Section II

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Government of Canada

Point of Departure	Intermediate points (any one or more of the following if desired)	Destination in Mexican Territory
Vancouver	San Francisco or other points in the Western U.S.A. to be agreed	Mexico City
Montreal or Toronto	or Tampa or other points in the Eastern U.S.A. to be agreed	Mexico City
		Monterrey, Mexico
		*—see note below
		Points in South America to be agreed
		other points in South America to be agreed
		Paulo, Brazil or Lima, Peru and Sao Paulo

* Note—On Route 2 carriage of traffic to points beyond Mexico City which may be agreed will not apply out of Monterrey.

II

*The Mexican Minister of External Relations
to the Canadian Ambassador to Mexico*

MINISTRY OF EXTERNAL RELATIONS

Núm. 505452

MÉXICO, D. F., 27 de julio de 1953.

EXCELENCIA:

Tengo la honra de acusar recibo a Vuestra Excelencia, de su atenta nota número 42 del 27 del presente mes, en la que se hace referencia a las pláticas celebradas entre funcionarios de nuestros respectivos Gobiernos para el establecimiento de servicios aéreos entre México y Canadá.

Siendo en efecto los dos países Partes Contratantes de la Convención Internacional de Aviación Civil, abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y siendo el deseo de ambos celebrar un Acuerdo con el propósito de establecer un servicio aéreo entre los territorios de México y Canadá y más allá de los mismos, veo con gusto que nuestros respectivos Representantes han llegado a un arreglo satisfactorio en las pláticas arriba mencionadas, según el texto que Vuestra Excelencia se ha servido transcribirme en idioma inglés, y cuyos términos correspondientes en español son los siguientes:

ARTÍCULO I

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que el contexto lo exija de otra manera,

- (a) El término "Convenio", significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma, en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944, y comprende cualquier Anexo adoptado conforme al Artículo 90 del mencionado Convenio, y cualquier enmienda a los Anexos o al Convenio, conforme a los Arts. 90 y 94 del mismo;
- (b) El término "autoridades aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil y cualquiera otra persona o entidad autorizada para desempeñar cualesquiera funciones ejercidas actualmente por dicha Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil o que realicen funciones similares, y en el caso del Canadá, el Ministro de Transportes, la Junta de Transportes Aéreos, y cualquiera persona o entidad autorizada para desempeñar cualesquiera funciones ejercidas actualmente por dicho Ministro o por la Junta, o que realicen funciones similares;
- (c) El término "línea aérea designada", significa una línea aérea que una de las Partes Contratantes haya designado, por notificación escrita, a la otra Parte, de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo, para el desempeño de los servicios convenidos en las rutas especificadas en dicha notificación;
- (d) El término "cambio de capacidad" significa el funcionamiento de uno de los servicios convenidos por una línea aérea designada, de manera que en una sección de la ruta se haga el vuelo por un avión diferente, en capacidad, a los que se usan en otra sección;

- (e) El término "territorio", con respecto a un Estado, significa las áreas territoriales y las aguas territoriales adyacentes a las mismas, bajo la soberanía, protección o fideicomiso de dicho Estado; y,
- (f) Los términos "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "Línea aérea" y "parada para fines que no sean de tráfico" significan, respectivamente, lo que se indica en el Artículo 96 del Convenio.

ARTÍCULO II

(1) Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo, con el objeto de establecer servicios aéreos que funcionen en virtud de dicho Acuerdo, en las rutas indicadas en la Sección respectiva del itinerario adjunto al mismo (que se denominarán a continuación "los servicios convenidos" y "las rutas especificadas").

(2) Conforme a las estipulaciones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, gozarán, mientras presten un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes privilegios:

- (a) volar sin aterrizar a través del territorio de la otra Parte Contratante;
- (b) hacer paradas en dicho territorio con fines que no sean de tráfico; y,
- (c) hacer paradas en dicho territorio, en los puntos especificados para dicha ruta, en el Itinerario anexo a este Acuerdo, con el objeto de dejar y tomar pasajeros, mercancías y correo, procedentes de o con destino a otros puntos así especificados.

(3) Nada en el párrafo (2) de este Artículo deberá interpretarse en el sentido de conferir a las líneas aéreas de una de las Partes Contratantes el privilegio de tomar, en el territorio de la otra Parte, personas, mercancías, o correo, que se transporten por alquiler o remuneración y destinados a otros puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO III

(1) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho de designar, por escrito dirigido a la otra Parte, una o más líneas aéreas con el objeto de que funcionen los servicios convenidos, sobre las rutas especificadas.)

(2) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho, previa notificación, por escrito dirigida a la otra Parte, de retirar la designación de una línea aérea y substituir la designación de otra línea aérea.

(3) Al recibir la designación, la otra Parte Contratante deberá, conforme a las estipulaciones de los párrafos (4) y (5) de este Artículo, conceder sin demora a la línea o líneas aéreas designadas, la autorización correspondiente para operar.

(4) Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir a una línea aérea designada por la otra Parte, la comprobación de que está capacitada para llenar las condiciones prescritas, de acuerdo con las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados, por las mismas de conformidad con las estipulaciones del Convenio, para el funcionamiento de servicios comerciales internacionales aéreos.

(5) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho de negarse a aceptar la designación de una línea aérea, y de impedir o revocar la concesión, a una línea aérea, de los privilegios especificados en el párrafo (2) del

artículo II de este Acuerdo, o de imponer las condiciones que juzgue necesarias, con respecto al goce, por una línea aérea, de aquellos privilegios, en cualquier caso en que no esté satisfecha de que el control efectivo y la propiedad substancial de dicha línea aérea, se hallen en posesión de la Parte Contratante que haga la designación de la línea aérea o de los nacionales de dicha Parte Contratante.

(6) Conforme a las disposiciones del artículo 7 de este Acuerdo, en cualquier momento después de que se hayan llenado los requisitos de los párrafos (1) y (3) de este Artículo, la línea aérea así designada y autorizada, podrá empezar a operar los servicios convenidos.

(7) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho de suspender el ejercicio, por una línea aérea, de los privilegios especificados en el párrafo (2) del artículo II de este Acuerdo, o de imponer las condiciones que considere necesarias con respecto al ejercicio, por una línea aérea, de dichos privilegios, en cualquier caso en que la línea aérea no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que conceda dichos privilegios, o que, de otra manera, no opere de acuerdo con las condiciones prescritas en este Acuerdo; en el entendido que, a menos que sea esencial la inmediata suspensión o la imposición de medidas para impedir otras violaciones de las leyes o reglamentos, ese derecho se ejercerá, únicamente, previa consulta con la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO IV

El combustible, los aceites lubricantes, las refacciones, el equipo ordinario de aeronaves, y los pertrechos correspondientes, introducidos al territorio de una de las Partes Contratantes, o llevados a bordo de una aeronave, en dicho territorio, por, o en nombre de una de las Partes Contratantes, o de su línea o líneas aéreas designadas, y destinados únicamente para su uso por, o en la aeronave de dichas líneas aéreas, serán objeto por parte de la primera Parte Contratante, con respecto a derechos aduanales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes similares, nacionales o locales, de un tratamiento no menos favorable que el que se concede a equipos similares introducidos a dicho territorio, o llevados a bordo de aeronaves en dicho territorio, y destinados para su uso por o en la aeronave de una línea aérea nacional de la primera Parte Contratante, o de la línea aérea más favorecida de cualquier otro Estado, dedicada a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO V

(1) Habrá una oportunidad justa e igual para las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus territorios respectivos.

(2) En el funcionamiento de los servicios convenidos, las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes tomarán en cuenta los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte a fin de no afectar, indebidamente, los servicios que estas últimas proporcionan en todo o parte de las mismas rutas.

(3) En toda ruta especificada, la capacidad, incluyendo la frecuencia, proporcionada por las líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes, juntamente con la capacidad, incluyendo la frecuencia, proporcionada por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, serán mantenidas razonablemente en relación con las necesidades del público para el transporte aéreo en dicha ruta.

(4) En la aplicación de los principios expuestos en los párrafos anteriores de este Artículo:

(a) Los servicios convenidos, proporcionados por una línea aérea designada, tendrán como objetivo principal proporcionar, de acuerdo con un factor razonable de carga, la capacidad adecuada para las necesidades actuales y probables de dicha línea aérea, para el transporte procedente de o destinado al territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea.

(b) La capacidad estipulada conforme al inciso (a) anterior, podrá aumentarse mediante una capacidad suplementaria adecuada, para el transporte de tráfico aéreo internacional, tanto procedente de, como destinado a puntos de las rutas especificadas en los territorios de los Estados fuera del que haya designado la línea aérea. Dicha capacidad adicional deberá tener relación con las demandas de tráfico en las áreas en que opere la línea aérea, después de tomar en cuenta los servicios aéreos así establecidos por líneas aéreas de la otra Parte Contratante, y de los Estados arriba citados, siempre que lleven tráfico aéreo internacional procedente de, o destinado a sus territorios.

(5) Nada de lo estipulado en este Artículo impedirá que si se ofrece sea usado el espacio vacío en cualquiera aeronave que se emplee de acuerdo con este artículo, para el transporte de todo tráfico aéreo internacional.

ARTÍCULO VI

Una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes podrá hacer un cambio de capacidad, en un punto, dentro del territorio de la otra Parte, únicamente bajo las siguientes condiciones:

(i) que esté justificado por razones de economía en las operaciones;

(ii) que las aeronaves empleadas en la succión en que lleve menos tráfico la línea aérea, al y del territorio de la primera Parte Contratante, sean más pequeñas en capacidad que las empleadas en la otra sección;

(iii) que las aeronaves de menor capacidad, solamente operen en conexión con las aeronaves de mayor capacidad, y que estén incluidas en el itinerario para hacerlo así; las primeras llegarán al punto en que se hace el cambio, con el objeto de llevar tráfico transferido de las aeronaves de mayor capacidad, o para ser trasladado a dichas aeronaves; y su capacidad será determinada, con respecto, primordialmente a este objeto;

(iv) que haya un volumen adecuado de tráfico directo; y

(v) que las estipulaciones del artículo 5 de este Acuerdo rijan todos los arreglos hechos con respecto al cambio de capacidad.

ARTÍCULO VII

(1) Las tarifas en cualquier servicio convenido se establecerán a niveles razonables, tomándose en cuenta debidamente, todos los factores pertinentes incluyendo el costo de operaciones, utilidades razonables, características del servicio, (tales como normas con respecto a la velocidad y comodidades), y las tarifas de otras líneas aéreas por cualquiera parte de la ruta especificada. Dichas tarifas deberán fijarse de acuerdo con las siguientes disposiciones de este Artículo.

(2) Las tarifas a que se refiere el párrafo (1) de este Artículo, si es posible, deberán fijarse de común acuerdo con respecto a cada ruta entre las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes, de acuerdo con otras líneas aéreas que operen en todo o parte de dicha ruta, y dicho acuerdo cuando sea posible, deberá concertarse por conducto de la oficina que fija las cuotas, de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo. Las tarifas así concertadas deberán cometerse a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(3) En caso de desavenencia entre las líneas aéreas designadas, con respecto a las tarifas, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de fijarlas de común acuerdo entre sí.

(4) Toda línea aérea designada, de una u otra de las Partes Contratantes registrará ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes cualquiera tarifa fijada conforme al párrafo (2) de este Artículo, que se proponga establecer por lo menos treinta días antes de la fecha en que la misma proponga que entre en vigor la tarifa; pudiendo las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, en casos especiales, variar el período de treinta días.

(5) Si las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes no están satisfechas con una tarifa registrada de acuerdo con el párrafo (4) de este Artículo, podrán notificarlo así por escrito, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte y a cualquiera línea aérea designada, que haya registrado la tarifa en disputa, dentro de los quince días de la fecha de su registro, o en casos especiales, dentro de cualquier otro plazo que acuerden las autoridades de ambas Partes.

(6) Después de la notificación de que habla el párrafo (5) de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo con respecto a la tarifa que deba establecerse.

(7) Si las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes no pueden llegar a un acuerdo, la disputa se resolverá de conformidad con las disposiciones del artículo X de este Acuerdo.

(8) Si no se ha llegado a un arreglo al cabo del período de treinta (30) días a que se refiere el párrafo (4) anterior, la tarifa en disputa de los servicios convenidos se suspenderá hasta que se resuelva dicha disputa.

(9) Nada en este Artículo afectará el derecho, de ninguna de las Partes Contratantes, de desautorizar una tarifa perjudicial entre un tercer país y algún punto en el territorio de la Parte Contratante inconforme.

(10) Si no se ha hecho la notificación de que habla el párrafo (5) de este Artículo, la tarifa registrada conforme al párrafo (4) de este Artículo, entrará en vigor después de que haya terminado el plazo especificado en el párrafo (4), y seguirá en vigor hasta:

(a) La caducidad de cualquier plazo cuya vigencia hayan aprobado las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes; o,

(b) hasta que se haya establecido una nueva tarifa o se reforme la antigua, en substitución de la misma, de acuerdo con las disposiciones de este Artículo, según se convenga antes.

(11) (a) La nueva tarifa, o la reformada, en substitución de una tarifa establecida, podrá registrarse por una línea aérea designada, en cualquier momento, y las disposiciones de este Artículo se aplicarán a

la misma, como si fuera la primera tarifa; siempre que las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes adopten, de común acuerdo, procedimientos para el registro y establecimiento de tarifas reformadas dentro de plazos más cortos que los especificados en los párrafos (4) y (5) de este Artículo.

(b) Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes en cualquier momento podrán exigir, con el consentimiento de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, que una línea aérea designada, registre una nueva tarifa o una tarifa reformada, y las disposiciones de este Artículo se aplicarán a la misma como si fuera la primera tarifa.

ARTÍCULO VIII

Las autoridades aeronáuticas de una u otra de las Partes Contratantes proporcionarán, periódicamente, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte y a solicitud de las mismas, un informe o los datos estadísticos que se necesiten para examinar la capacidad convenida en los servicios estipulados, de las líneas aéreas designadas, de la primera Parte Contratante. Dichos datos deberán comprender toda la información necesaria para determinar el volumen del tráfico llevado por dichas líneas aéreas, en los servicios convenidos, y las procedencias y destinos de dicho tráfico.

ARTÍCULO IX

Deberá haber consultas ordinarias y frecuentes entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, para asegurar una estrecha colaboración en todos los asuntos relacionados con el cumplimiento de este Acuerdo.

ARTÍCULO X

(1) Si surge alguna disputa entre las Partes Contratantes con respecto a la interpretación o a la aplicación de este Acuerdo, ambas Partes tratarán, ante todo, de resolverla por medio de negociaciones entre sí.

(2) Si las Partes Contratantes no la pudieran resolver por medio de negociaciones,

(a) será sometida a un Tribunal de Arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados uno por cada una de las Partes Contratantes y el tercero, que fungirá como Presidente del Tribunal, será nombrado de común acuerdo por los dos primeros miembros de dicho Tribunal, bajo la condición de que no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes haga entrega a la otra Parte de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta días, contando a partir del vencimiento del plazo de sesenta días antes aludido. Si dentro del referido término no se llegase a un acuerdo con respecto al tercer árbitro el puesto será ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien lo escogerá de la lista de árbitros que lleve la OACI de conformidad con sus reglamentos sobre esta materia. Las Partes Contratantes se comprometen a someterse a cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. Los gastos del Tribunal del Arbitraje serán costeados a prorrata por ambas Partes.

(3) Si una de las Partes Contratantes, o una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes no cumpliere con la decisión dada conforme al párrafo (2) de este Artículo, y en tanto prevalezca tal incumplimiento, la otra Parte Contratante podrá limitar, negar o revocar cualesquiera derechos o privilegios que haya concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante infractora, o a la líneas aéreas designadas de dicha Parte Contratante, o la línea aérea designada infractora.

ARTÍCULO XI

(1) Si una de las Partes Contratantes considera conveniente modificar alguna estipulación de este Acuerdo, dicha modificación, de ser aprobada por ambas Partes Contratantes, deberá entrar en vigor cuando se confirme mediante un canje de notas.

(2) En caso de la concertación de un Convenio general multilateral, con respecto al transporte aéreo, mediante el cual ambas Partes Contratantes queden obligadas, este Acuerdo se modificará de conformidad con las disposiciones de dicho Convenio en la medida necesaria para sujetarse al mismo.

ARTÍCULO XII

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá dar, en cualquier momento, aviso a la otra, si desea poner fin a este Acuerdo. Este aviso se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se da dicho aviso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante deciba el aviso, a menos que el aviso para poner fin al Acuerdo se retire antes del término de dicho plazo, de común acuerdo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que el aviso fué recibido catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido el aviso.

ARTÍCULO XIII

Este Acuerdo y todo canje de notas, de conformidad con el Artículo XI, deberán registrarse, ya sea por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, o por el Gobierno del Canadá, ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

I. Vancouver, San Francisco u otros puntos en el Oeste de los Estados Unidos y otros puntos en el Este de México.
II. Montreal u otros puntos en el Este de los Estados Unidos y otros puntos en el Oeste de México.
III. Montreal u otros puntos en el Este de los Estados Unidos y otros puntos en el Oeste de México.
* Véase nota al calce.

* Nota: Los detalles para electuar el canje de notas en la Ciudad de México pueden ser conocidos en la oficina de la Organización de Aviación Civil Internacional en la Ciudad de México.

ITINERARIO

SECCIÓN I

Rutas especificadas

Rutas en las que la línea o líneas aéreas designadas, por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, habrán de operar en ambas direcciones.

Punto de salida.	Puntos intermedios (cualquiera de los siguientes o más, si se desea).	Destino en Territorio Canadiense.	Puntos más allá (cualquiera de los siguientes o más, si se desea).
1. Ciudad de México.	Puntos en el Oeste de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse.	Vancouver	Puntos más allá, en el área Norte del Pacífico, sobre los cuales habrá de convenirse.
2. Ciudad de México.	St. Louis Mo. u otros puntos en el Este de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse.	Montreal	Puntos más allá sobre los cuales habrá de convenirse.
	Toronto, Canadá. * (Véase nota al calce de esta Sección I)		

* Nota.—Los derechos para efectuar el tráfico a puntos más allá de Montreal que puedan ser convenidos, no se aplicarán en lo que se refiere a Toronto.

SECCIÓN II

Rutas especificadas

Rutas en las que la línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno del Canadá, habrán de operar en ambas direcciones.

Punto de salida.	Puntos intermedios (cualquiera de los siguientes o más si se desea).	Destino en Territorio Mexicano.	Puntos más allá (cualquiera de los siguientes o más, si se desea).
1. Vancouver	San Francisco u otros puntos en el Oeste de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse.	Ciudad de México.	Lima, Perú y Sao Paulo, Brasil, u otros puntos en la América del Sur, sobre los cuales habrá de convenirse.
2. Montreal o Toronto	Tampa, u otros puntos en el Este de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse.	Ciudad de México.	Puntos en la América del Sur, sobre los cuales habrá de convenirse.
	Monterrey, México. *Véase nota al calce.		

* Nota.—Los derechos para efectuar el tráfico a puntos más allá de la Ciudad de México que puedan ser convenidos, no se aplicarán en lo que se refiere a Monterrey.

SECCIÓN III

Queda entendido que en cualquiera de las rutas especificadas, una línea aérea designada por uno u otro de los países, podrá dar servicio en cualquier punto, dentro de una línea de vuelo razonablemente directa en el territorio del Gobierno que designe dicha línea aérea.

Me es grato comunicar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de México acepta la propuesta de su Gobierno en los términos consignados en su nota número 42 arriba transcrita, y está conforme en considerar que la nota de Vuestra Excelencia y la presente, constituyen un Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Canadá para servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos, que entra en vigor en esta fecha.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

L.P.N.

II

(Translation)

Mexico, D. F., July 27, 1953.

No. 505452

SIR:

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. 42 of the 27th instant in which reference is made to the discussions between officers of our Governments concerning the establishment of air services between Mexico and Canada.

Since the two countries are among the contracting parties of the International Civil Aviation Convention opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and since both are desirous of concluding an Agreement for the establishment of air services between the territories of Mexico and Canada and beyond, I am pleased to see that our Representatives have reached a satisfactory agreement as a result of the discussions referred to, an English version of which you have had the kindness to transmit to me. The Spanish version reads as follows:

(See note No. 2)

I am pleased to inform Your Excellency that the Government of Mexico accepts the proposal of your Government according to the terms of your Note No. 42 above transcribed and agrees to consider Your Excellency's Note and the present Note as an Agreement between the Government of the United States of Mexico and the Government of Canada for the operation of air services between their respective territories and beyond, which shall enter into force on this date.

I take this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

L.P.N.

(Traduction)

**ÉCHANGE DE NOTES (27 JUILLET 1953) ENTRE LE CANADA ET LE MEXIQUE
CONSTITUANT UN ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE
LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU DELÀ DE CES TERRITOIRES.**

I

L'Ambassadeur du Canada au Mexique
au Ministre des Relations Extérieures du Mexique

AMBASSADE DU CANADA

N^o 42 MEXICO (D.F.), le 27 juillet 1953

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qu'ont eus récemment à Mexico des fonctionnaires de nos gouvernements respectifs en vue de l'établissement de services aériens entre le Canada et le Mexique.

Nos deux gouvernements, étant parties à la Convention sur l'Aviation civile internationale ouverte aux signatures à Chicago le 7 décembre 1944,⁽¹⁾ étant désireux de conclure un accord destiné à établir des relations aériennes entre les territoires mexicain et canadien et au delà de ces territoires, et considérant que les entretiens susmentionnés ont donné lieu à un accord satisfaisant pour les deux parties, les termes dudit accord sont les suivants:

ARTICLE PREMIER

Pour l'exécution du présent accord, sauf stipulation contraire du contexte,

- a) le terme "la Convention" désigne la Convention sur l'Aviation civile internationale ouverte aux signatures à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de la Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci;
- b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, en ce qui concerne le Mexique, la Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas, Direccion de Aeronautica Civil, et toute personne ou tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ladite Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas, Direccion de Aeronautica Civil, ou toutes fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Canada, le Ministre des Transports, la Commission des Transports aériens et toute personne ou tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre, ladite Commission ou toutes autres fonctions similaires;
- c) l'expression "entreprise désignée" s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désignée, par notification écrite à l'autre Partie contractante, conformément à l'Article III du présent Accord, pour exploiter les services agréés sur les routes spécifiées dans ladite notification;

(1) Recueil des Traités 1944 n^o 36.

- d) l'expression "changement de jauge" s'entend de l'exploitation de l'un des services agréés par une ligne aérienne désignée de telle sorte que les avions utilisés sur un tronçon de la route ont une capacité différente de celle des avions utilisés sur un autre tronçon;
- e) le terme "territoire", en ce qui concerne un État, désigne les étendues terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État;
- f) les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escales non commerciales" ont respectivement le sens que leur assigne l'Article 96 de la Convention.

ARTICLE II

(1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir les services aériens devant être exploités en vertu dudit Accord sur les routes spécifiées dans la section appropriée de l'itinéraire ci-annexé (dorénavant appelée "services agréés" et "routes spécifiées").

(2) Sous réserve des clauses du présent Accord, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront, dans l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, des droits ci-dessous:

- a) traverser le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
- b) effectuer des escales à des fins non commerciales dans ledit territoire;
- c) effectuer des escales dans ledit territoire aux points spécifiés pour cette route dans l'itinéraire annexé au présent Accord afin d'y débarquer ou d'y embarquer en trafic des passagers, du fret, du courrier en provenance ou à destination des autres points spécifiés.

(3) Rien au paragraphe (2) du présent Article ne devra être interprété comme devant conférer aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier, transportés contre rémunération ou location et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

ARTICLE III

(1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

(2) Chaque Partie contractante aura le droit par notification écrite à l'autre Partie contractante d'annuler la désignation d'une entreprise pour lui en substituer une autre.

(3) Dès que la désignation aura été reçue par elle, l'autre Partie contractante, sous réserve des stipulations des paragraphes (4) et (5) du présent Article, accordera sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées l'autorisation requise d'exploitation.

(4) Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront demander à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de leur donner la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces Autorités, en conformité avec les clauses de la Convention, à l'exploitation des services aériens commerciaux sur les routes internationales.

(5) Chaque Partie contractante se réserve le droit de rejeter la désignation de l'entreprise et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise des droits spécifiés au paragraphe (2) de l'Article II du présent Accord ou d'imposer telles conditions qui paraîtraient nécessaires à l'exercice par une entreprise de ces droits dans tous les cas où la preuve n'a pas été faite que la propriété réelle et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de nationaux de cette Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

(6) Sous réserve des dispositions de l'Article 7 du présent Accord, l'entreprise ainsi désignée et autorisée aura à tout moment, après que les formalités prévues aux paragraphes (1) et (3) du présent Article auront été accomplies, la faculté d'exploiter les services agréés.

(7) Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice par l'entreprise des droits spécifiés au paragraphe (2) de l'article II du présent Accord ou d'imposer telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires à l'exercice par l'entreprise de ces droits dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits ou n'exploiterait pas dans les conditions prescrites par le présent Accord; étant entendu que, si la suspension ou l'imposition immédiates de conditions ne sont pas indispensables pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

ARTICLE IV

Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal d'un aéronef et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord d'un aéronef dans ce territoire par ou pour le compte de l'autre Partie contractante ou de l'entreprise ou des entreprises désignées, et uniquement destinés à être utilisés par ou dans l'aéronef de ces entreprises, bénéficieront de la part de la première Partie contractante—en ce qui concerne les droits de douanes, les frais d'inspection ou autres taxes et droits nationaux ou locaux similaires—d'un traitement aussi favorable que celui accordé aux approvisionnements similaires introduits dans ledit territoire ou pris à bord d'un aéronef dans ce territoire et destinés à être utilisés par ou dans un aéronef appartenant à une entreprise nationale de la première Partie contractante ou à l'entreprise la plus favorisée de n'importe quel autre État exploitant des services aériens internationaux.

ARTICLE V

(1) Les entreprises des deux Parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et égal pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

(2) Dans l'exploitation des services agréés, les entreprises de chacune des Parties contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment le service aérien que ces dernières assurent en totalité ou en partie sur les mêmes routes.

(3) Sur les routes spécifiées, la capacité de transport, y compris la fréquence, mise en œuvre par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que la capacité, y compris la fréquence, mise en œuvre par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, seront maintenues à un niveau raisonnable adapté aux besoins du public sur ces routes.

(4) Dans l'application des principes définis dans les paragraphes précédents du présent Article:

- a) Les services agréés, assurés par une entreprise désignée, auront pour objectif primordial la mise en œuvre, sur la base d'un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de l'entreprise pour le trafic aérien en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.
- b) la capacité prévue au sous-paragraphé a) ci-dessus pourra être augmentée d'une capacité additionnelle pour les besoins de trafic aérien international en provenance ou à destination de points sur les routes spécifiées dans les territoires d'États autres que celui désignant l'entreprise. Cette capacité additionnelle sera fonction des besoins du trafic dans les zones traversées par l'entreprise compte tenu des services aériens établis par des entreprises de l'autre Partie contractante et des États mentionnés ci-dessus, dans la mesure où ces services effectuent des transports aériens internationaux en provenance ou à destination de leurs territoires.

(5) Rien dans le présent Article ne s'opposera à ce que l'espace inoccupé dans un aéronef exploité conformément au présent Article soit affecté à tous transports aériens internationaux qui pourraient s'offrir.

ARTICLE VI

L'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer de changement de jauge en un point du territoire de l'autre Partie contractante qu'aux conditions suivantes:

- (i) Que le changement se justifie par une raison d'économie de l'exploitation;
- (ii) Que les aéronefs utilisés sur le tronçon sur lequel l'entreprise transporte le moins de trafic à destination et en provenance du territoire de la première Partie contractante soient d'une plus faible capacité que ceux utilisés sur l'autre tronçon;
- (iii) Que les aéronefs de capacité plus faible ne soient utilisés qu'en conjonction avec les aéronefs de capacité plus grande et que leurs horaires soient établis en conséquence; les aéronefs de faible capacité devront arriver jusqu'au point de changement, afin de transporter le trafic descendu des aéronefs de plus grande capacité ou que l'on doit monter à bord desdits aéronefs; et leur capacité devra être déterminée d'abord par cette fin;
- (iv) Qu'il y ait un volume suffisant de trafic direct; et
- (v) Que les dispositions de l'Article V du présent Accord soient applicables à toute entente relative au changement de jauge.

ARTICLE VII

(1) La fixation des tarifs pour tout service agréé devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des caractéristiques présentées par chaque service (telles que conditions de vitesse et de confort) et des tarifs pratiqués par d'autres entreprises pour une section quelconque des routes spécifiées. Ces tarifs devront être fixés conformément aux stipulations suivantes du présent Article.

(2) Les tarifs mentionnés au paragraphe (1) du présent Article seront dans la mesure du possible déterminés, selon chaque route, par accord entre les entreprises désignées des Parties contractantes après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie du même parcours et un tel accord devra être recherché autant que possible selon la procédure établie pour la fixation des tarifs par l'Association du Transport aérien international (IATA). Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes.

(3) En cas de désaccord entre les entreprises désignées au sujet des tarifs, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de déterminer ceux-ci d'un commun accord.

(4) L'entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante soumettra aux Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante tout tarif fixé conformément au paragraphe (2) du présent Article, que l'entreprise ou les entreprises se proposent d'établir, au minimum trente jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur, ce délai pouvant être modifié dans des cas spéciaux par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

(5) Si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'approuvent pas un tarif qui a été soumis conformément au paragraphe (4) du présent Article, elles devront le notifier par écrit aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et à toute entreprise désignée ayant soumis le tarif en litige, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la soumission du tarif ou, dans des cas spéciaux, dans toute autre limite de temps qui ferait l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties.

(6) Après notification faite conformément au paragraphe (5) du présent Article, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord sur le tarif à établir.

(7) Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne peuvent aboutir à un accord, le litige sera réglé conformément aux clauses de l'Article X du présent Accord.

(8) Si un accord n'a pu être atteint à l'expiration de la période de trente jours mentionnée au paragraphe (4) ci-dessus, le tarif relatif aux services agréés et faisant l'objet du litige sera suspendu jusqu'à ce que le différend ait été réglé.

(9) Rien dans le présent Article ne portera atteinte au droit de l'une ou l'autre Partie contractante de rejeter un tarif afférant à un parcours entre un tiers pays et un point du territoire de la Partie contractante et qu'elle estime-rait désavantageux.

(10) Si aucune notification n'a été faite conformément au paragraphe (5) du présent Article, le tarif soumis conformément au paragraphe (4) du présent Article entrera en vigueur après l'expiration de la période spécifiée au paragraphe (4) et restera en vigueur jusqu'à:

- a) l'expiration de toute période pour laquelle les Autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante pourraient l'avoir déclaré applicable, ou,
 - b) l'établissement d'un nouveau tarif modifié qui se substituera au précédent conformément aux clauses du présent Article
- selon que l'une ou l'autre éventualité se présentera la première.

(11) a) Chacune des entreprises désignées pourra soumettre n'importe quand un nouveau tarif ou un tarif modifié en substitution d'un tarif établi, et les dispositions du présent Article s'y appliqueront comme à

un premier tarif, étant entendu que les Autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront, d'un commun accord, déterminer les procédures à suivre pour la soumission et l'établissement de tarifs modifiés dans les délais moindres que ceux prévus aux paragraphes (4) et (5) du présent Article.

- b) Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent, avec l'assentiment des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, exiger à tout moment de l'entreprise désignée qu'elle soumette un tarif nouveau ou modifié et les clauses du présent Article s'y appliqueront comme s'il s'agissait d'un premier tarif.

ARTICLE VIII

Les Autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes devront fournir aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des statistiques périodiques ou autres qui pourraient raisonnablement être demandées afin de vérifier la capacité offerte sur les services agréés par les entreprises désignées de la première Partie contractante. De tels documents comprendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic de ces entreprises sur les routes spécifiées, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

ARTICLE IX

Des consultations régulières et fréquentes auront lieu entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines relatifs à l'exécution du présent Accord.

ARTICLE X

(1) Si un litige survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes devront, tout d'abord, s'efforcer de le régler par voie de négociation directe.

(2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à trouver un terrain d'entente par voie de négociation,

- a) Le litige sera porté devant un tribunal de trois arbitres, dont chaque Partie contractante aura choisi l'un et dont le troisième, qui présidera le tribunal, sera désigné par les deux arbitres ainsi choisis mais ne sera ressortissant ni de l'une ni de l'autre des Parties contractantes. Chacune des parties contractantes devra désigner un arbitre dans les soixante jours de la date de remise par l'une des Parties à l'autre Partie d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du litige; le troisième arbitre devra être désigné dans les trente jours qui suivront lesdits soixante jours. Si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, la vacance créée de ce fait sera comblée par le Président du Conseil de l'OACI, qui désignera à cette fin un membre du personnel d'arbitrage existant dans les cadres de l'OACI. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du présent Article. Chacune des Parties supportera la moitié des frais du tribunal arbitral.

(3) Dans le cas où, et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ou l'entreprise désignée de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ne se conformeraient pas à une décision rendue conformément au paragraphe (2) du présent Article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en vertu du

présent Accord à la Partie contractante défaillante, ou à l'entreprise ou aux entreprises désignées de cette Partie contractante ou encore à l'entreprise défaillante.

ARTICLE XI

(1) Dans le cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes jugerait désirable de modifier de façon quelconque les dispositions du présent Accord, ces modifications, lorsqu'elles auront été décidées d'un commun accord entre les Parties contractantes, entreront en vigueur dès leur confirmation par un échange de notes.

(2) Dans l'éventualité de la conclusion d'un Accord multilatéral général sur les transports aériens liant les deux parties contractantes, le présent Accord sera amendé afin d'être mis en harmonie avec les clauses d'une telle Convention.

ARTICLE XII

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit annulée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, cette notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE XIII

Le présent Accord et tout échange de notes adressées conformément à l'article XI seront enregistrés soit par le Gouvernement du Canada soit par le Gouvernement du Mexique à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ANNEXE

SECTION I

Routes spécifiées

Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Mexique:

Points de départ	Points intermédiaires (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)	Destination en territoire canadien	Points au delà (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)
1. Mexico	Points dans l'Ouest des États-Unis, à déterminer d'un commun accord	Vancouver	Points au delà dans le Pacifique-Nord, à déterminer d'un commun accord.
2. Mexico	Saint-Louis (Missouri) ou d'autres points dans l'Est des États-Unis. Toronto (Canada) *—voir note ci-dessous.	Montréal	Points au delà à déterminer d'un commun accord.

*—Note—Sur la route 2, le transport du trafic aux points situés au delà de Montréal qui pourront être déterminés d'un commun accord ne se fera pas en provenance de Toronto.

SECTION II

Routes spécifiées

Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Canada:

Points de départ	Points intermédiaires (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)	Destination en territoire mexicain	Points au delà (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)
1. Vancouver	San - Francisco ou d'autres points dans l'Ouest des États-Unis à déterminer d'un commun accord.	Mexico	Lima (Pérou) et Sao-Paulo (Brésil) ou d'autres points en Amérique du Sud à déterminer d'un commun accord.
2. Montréal ou Toronto	Tampa, ou d'autres points dans l'Est des États-Unis à déterminer d'un commun accord. Monterrey (Mexique) *—voir note ci-dessous.	Mexico	Points en Amérique du Sud à déterminer d'un commun accord.

*—Note—Sur la route 2, le transport du trafic aux points situés au delà de Mexico qui pourront être déterminés d'un commun accord ne se fera pas en provenance de Monterrey.



SECTION III

Il est entendu que sur n'importe laquelle des routes spécifiées, une entreprise désignée par l'un ou l'autre pays peut desservir tout point situé sur sa ligne de vol raisonnablement directe dans le territoire du Gouvernement qui a désigné ladite entreprise.

J'ai l'honneur de proposer à Votre Excellence, si les stipulations susmentionnées agréent à votre Gouvernement, que la présente note et votre réponse constituent un accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Mexique au sujet des services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà. Cet accord entrera en vigueur le jour de votre réponse.

Je saisis cette occasion pour vous réitérer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

C.-P. HÉBERT

II

*Le Ministre des Relations Extérieures du Mexique
à l'Ambassadeur du Canada au Mexique*

MINISTÈRE DES RELATIONS EXTÉRIEURES

N° 505452

MEXICO (D.F.), le 27 juillet 1953

MONSIEUR L'AMBASSADEUR,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note N° 42 du 27 juillet 1953, par laquelle vous vous référez aux entretiens qu'ont eus récemment à Mexico des fonctionnaires de nos Gouvernements respectifs en vue de l'établissement de services aériens entre le Mexique et le Canada.

Nos deux pays étant en effet Parties contractantes à la Convention sur l'Aviation civile internationale, ouverte aux signatures à Chicago le 7 décembre 1944, et tous deux étant désireux de conclure un accord en vue d'établir des relations aériennes entre les territoires du Mexique et du Canada et au delà de ces territoires, je suis très heureux que nos représentants respectifs en soient arrivés lors des entretiens susmentionnés à un accord satisfaisant dont Votre Excellence a eu l'obligeance de me faire tenir le texte en langue anglaise et dont les termes correspondants en langue espagnole sont les suivants:

(Voir Note II en espagnol)

Je suis heureux de faire connaître à Votre Excellence que le Gouvernement du Mexique agréé la proposition de votre Gouvernement énoncée dans votre note N° 42, transcrite ci-dessus, et convient de considérer la note de Votre Excellence et la présente note comme constituant entre le Gouvernement des États-Unis Mexicain et le Gouvernement du Canada un accord relatif à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà, qui entrera en vigueur ce jour même.

Je saisis cette occasion pour vous réitérer, Monsieur l'Ambassadeur, l'expression de ma très haute considération.

L.P.N.