

Australian Treaty Series

[\[Index\]](#) [\[Global Search\]](#) [\[Database Search\]](#) [\[Download\]](#) [\[Noteup\]](#) [\[Help\]](#)

AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES
RELATING TO AIR SERVICES

(Mexico City, 9 April 2010)
Entry into force: 13 May 2011

AUSTRALIAN TREATY SERIES
[2011] ATS 18

National Interest Analysis reference: [\[2010\] ATNIA 56](#)

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE
GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES RELATING TO AIR
SERVICES**

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

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature
at Chicago on December 7, 1944;

Wishing to conclude a complementary Agreement to the aforementioned Convention
in order to establish regular air services between their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) “Aeronautical Authorities” means for each Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Party to the other Party;
- (b) “Agreed services” means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, subparagraph 1 (c);
- (c) “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- (d) “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) “Airline” means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) “Capacity” is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country -to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) “Code-share” means the use of the flight designator code of one airline on a service performed by a second airline, which service is usually also identified as a service of, and being performed by, the second airline;
- (h) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7th, 1944, and includes:

(i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and

(ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;

(i) “Customs duties” means all duties, taxes, fees or any other charges which are levied in the territories of the Contracting Parties in application of customs law and regulations, but not including fees and charges for services rendered;

(j) “Designated airline” means an airline(s) designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;

(k) “Ground-handling” includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;

(l) “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;

(m) “International air transportation” means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;

(n) “Marketing airline” means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;

(o) “Operating airline” means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;

(p) “Slots” means the right to schedule an aircraft movement at an airport;

(q) “Tariff” means the price charged by airline(s), including their agents, for the transportation, including air transportation, of passengers, baggage and cargo, as well as the conditions and rules that regulate the application of the transportation cost depending on the characteristics of the service rendered, under which that amount shall be applied, excluding the remuneration and other conditions relative to the carriage of mail;

(r) “Territory” and “Stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention; and

(s) “User charges” means a charge made to airline(s) by a service provider for the

provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Party shall have the right to designate up to three airlines for the purpose of operating the services agreed upon in the routes specified in the Route Schedule in the Annex, as well as to change those designations. Each Party shall notify the other Party in writing, via diplomatic channels, of the airlines designated, including any changes thereto. No more than two designated airlines of each Party can operate between any city pair.

2. Upon receiving that designation, the other Party shall grant without undue delay to the designated airline, and subject to provisions of paragraph 3 of this Article, the authorisation to operate.

3. The Aeronautical Authorities of one Party shall request the designated airline of the other Party to satisfy the obligations pursuant to provisions of the Convention and that:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party that has designated it or to the nationals of that Party;

(b) the designated airline complies with the laws and regulations that are normally and reasonably applied by those Authorities to the operation of international air transportation;

(c) the designated airline holds the necessary operating permits; and

(d) the designated airline operates pursuant to the conditions within this Agreement.

4. Each Party shall have the right to revoke authorisation to operate, or suspend the exercise of rights of the designated airline of the other Party, under Article 3 of this Agreement, or to limit the conditions that it deems necessary on the exercise of these rights if the conditions specified in sub paragraphs 3(a) to 3(d) are not met.

5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with

subparagraphs 3(a) to 3(d) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercisable only after consultation with the other Party.

6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline(s) of the other Party in accordance with the provisions of Article 5 (Safety) or Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline(s) of the other Party:

(a) to fly across its territory without landing;

(b) to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) to operate services on the route specified in the Annex and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, hereinafter called the “agreed services”; and

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation.

3. The provisions of this Agreement shall also be applicable to non-scheduled international air transportation performed by the designated airline(s) of each Party, including airlines not designated under Article 2, except with respect to the following:

Article 2, Article 3 sub-paragraph 1 (c), Article 10, Article 11 and the Annex.

ARTICLE 4

Application of Laws and Regulations

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by

the other Party's designated airline(s).

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's designated airline(s).

3. Neither Party shall give preference to its own or any other designated airline(s) over a designated airline(s) of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances.

ARTICLE 5

Safety

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Party may request consultations between the Aeronautical Authorities with a view to clarifying

the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.

4. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

5. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 4 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Party shall take appropriate corrective action within a time period agreed by the Parties.

6. Paragraphs 7 to 10 of this Article supplement paragraphs 1 to 5 of this Article and the obligations of the Parties under Article 33 of the Convention.

7. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of a designated airline(s) of one Party, on service to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. The purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at the time pursuant to the Convention.

8. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline(s) of the other Party.

9. Any action by one Party in accordance with paragraph 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

10. With reference to paragraph 5 of this Article, if one Party determines that the other Party remains non-compliant with the relevant standards when the agreed time period has lapsed, the first-mentioned Party should advise the Secretary General of

ICAO thereof. The Secretary General should also be advised by the first-mentioned Party of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 6

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the

aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each Other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the Aeronautical Authorities), for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the Aeronautical Authorities and implemented without undue delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the designated airline(s) by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 7

User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the designated airline(s) only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.

2. Reasonable charges reflect the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services, in accordance with their respective laws and regulations.

3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.

4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 8

Statistics

1. The Aeronautical Authorities of one Party may require a designated airline(s) of the other Party to provide statements of statistics related to the traffic carried by that airline(s) on services performed under this Agreement.

2. The Aeronautical Authorities of each Party may determine the nature of the statistics required to be provided by designated airline(s) under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 9

Customs Duties and other Charges

1. When an aircraft operated on the agreed services by the designated airline(s) of one Party arrives in the territory of the other Party, said aircraft and its regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and products used for sale to, or use by, passengers during flight) on board such aircraft shall be exempt on the basis of

reciprocity from all customs duties, inspections fees, excise taxes and other similar fees and charges, provided that such equipment and items are for use on board the aircraft until they are re-exported/returned.

2. The following equipment and items shall also be exempt by the other Party on the basis of reciprocity from all customs duties, inspection fees, excise taxes and other similar fees and charges, including:

a) regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and products used for sale to, or use by, passengers during flight) carried into the territory of the other Party and intended for use on the aircraft operated on the agreed services by the designated airline(s) even when such equipment and items are to be used on part of the journey performed over the territory of the other Party; and

b) spare parts (including engines) introduced into the territory of the other Party for the maintenance or for the repair of aircraft operated on the agreed services by the designated airlines.

3. The equipment and items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of the other Party. Such equipment and items may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Party, until they are re-exported/returned, or otherwise disposed of in accordance with customs laws and regulations in force in the territory of the other Party.

4. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from all customs duties, inspection fees, excise taxes and other similar fees and charges with the exception of the charges corresponding to the services provided, on the basis of reciprocity.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Party has entered into arrangements with another airline(s), which similarly enjoy(s) such exemptions in the territory of the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party, of the regular equipment and items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 10

Tariffs

1. The tariffs of the designated airline(s) of the Parties for transportation of traffic will be freely determined by the designated airline(s) at a reasonable level considering relevant factors such as cost of operation, service characteristics, reasonable profitability, tariffs of other airlines for any part of the specified routes, the interests of users of air transportation, market and competition considerations.
2. The tariffs shall be submitted for the double approval of the Aeronautical Authorities of both Parties, at least fifteen (15) working days before the proposed starting date of the services. For a tariff to become effective, it will be necessary that it be approved by both Parties.
3. If the Aeronautical Authorities of either Party consider that a proposed tariff filed, is, or may be excessive, or the charging of the tariff may be anti-competitive, they may, within fifteen (15) days of the proposed tariff being filed, request consultations, which may be through correspondence and which will be completed within sixty (60) days of being requested. The tariff will not take effect at the end of that period unless the Aeronautical Authorities of both Parties approve it.
4. Any tariff so filed will be treated as having been approved unless within fifteen (15) days of the tariff being filed, the Aeronautical Authorities of either Party have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff.

ARTICLE 11

Capacity

1. The designated airline(s) of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. In the operation of the agreed services, the capacity which may be provided by the designated airline(s) of each Party shall be such as is decided between the Aeronautical Authorities of the Parties before the commencement of such services by the airlines concerned and from time to time thereafter.

ARTICLE 12

Commercial Opportunities

1. The designated airline(s) of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:

(a) to establish offices for the promotion, sale and management of air transportation;

(b) to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and

(c) to use the services and personnel of any organisation, company or designated airline operating in the territory of the other Party, in accordance with the laws and regulations of the Party where the services operate.

2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the designated airline(s) of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation.

3. The designated airline(s) of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. The designated airline(s) shall have the right to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

4. The designated airline(s) of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

5. Upon operating or offering the agreed services on the specified Routes in the Annex, the designated airline(s) of each Party acting as operating airlines or offering their services as marketing airlines, by placing their code on flights operated by other airlines, may enter into code-sharing, blocked space or other cooperative marketing agreements. In operating or holding out international air transportation, the airlines of each Party shall have the right over any part of their Route in the Annex to enter into code – sharing, blocked space or other marketing agreements with;

- (a) a designated airline(s) of the same Party; or
- (b) one or more designated airline(s) of the other Party; or
- (c) one or more airline(s) of a third country.

6. With respect to subparagraph 5(c) neither of the Parties shall, for the code-sharing services to be effectively operated by the designated airline(s) of the other Party, require the existence of a code-sharing agreement with the third country.

7. There shall be no limit imposed by the Aeronautical Authorities of Australia on the capacity to be offered by the designated airline(s) by the United Mexican States on code-share services on flights operated by an airline(s) of Australia, the United Mexican States and/or of any third country. There shall be no limit imposed by the Aeronautical Authorities of the United Mexican States on the capacity to be offered by the designated airline(s) by Australia on code-share services on flights operated by an airline(s) of the United Mexican States, Australia, and/or of any third country.

8. Airline(s) operating services in accordance with subparagraphs 5(a) to 5(c) shall:

- (a) obtain the respective rights to use the concerned route or leg of route;
- (b) comply with the requirements which may be routinely applied to code-sharing agreements and services, particularly those related to passenger information and protection, as well as those related to air operation safety and security;
- (c) ensure that the marketing airlines offering their services on a code-sharing basis, shall guarantee that the passengers be informed at the point of the sale, the airlines that shall operate each leg of the route;
- (d) as marketing airlines exercise third and fourth freedom traffic rights and may exercise own international or domestic stop-over rights at any point;
- (e) be able to market code share services on domestic flights operated within the territory of the other Party provided that such services form part of a through international journey; and
- (f) ensure that the designated airline(s) of the Party entering into code-sharing agreements shall submit for the consideration of, and, if applicable, for the approval of the Aeronautical Authorities of the other Party the schedules and timetables, to meet

the respective requirements of each Party.

9. The designated airline(s) of each Party shall have the right to perform their own ground-handling in the territory of the other Party, or contract with a competing agent of their choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. Each airline shall also have the right, in the territory of the other Party, to offer its services as a ground-handling agent, in whole or part, to any other airline. These rights shall be subject only to restrictions resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude a designated airline(s) from performing its own ground-handling or contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that airline on a basis of equality with all other airlines.

10. The designated airline(s) of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft owned, dry leased (aircraft only) or under any ownership title, provided only that the operating aircraft meets the applicable operating and safety standards and requirements.

11. The Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the designated airline(s) of each Party must have the opportunity to access airports in the territory of the other Party on a non-discriminatory basis, in accordance with the laws and regulations of the Party where the services operate.

12. In respect of the allocation and grant of time slots to designated airline(s) at their national airports, each Party will:

(a) in accordance with local slot allocation rules, procedures or practices which are in effect or otherwise permitted, ensure that the designated airline(s) of the other Party:

(i) are permitted fair and equal opportunity to secure slots; and

(ii) are afforded no less favourable treatment than any other airline in securing slots; and

(b) ensure that in the event of any arrangement, procedure or practice which is either established with any third Party in relation to the grant of slots to the airlines of that Party or is otherwise permitted for a particular foreign international airline(s) such opportunities are extended to the airlines of the other Party.

13. The terms of paragraph 12 of this Article will be subject to the provisions of any

laws or regulations introduced by the Parties for the allocation of slots at their national airports.

ARTICLE 13 Competition

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the designated airline(s) within the jurisdiction of the respective Party. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreements between designated airline(s) from the application of its domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.
2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Party, if the Aeronautical Authorities of either Party consider that the designated airline(s) of either Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Party, they may give notice to this effect to the Aeronautical Authorities of the other Party. Consultations between the Aeronautical Authorities shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.
3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:
 - (a) coordinate their actions with the relevant authorities;
 - (b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and
 - (c) take into account the views of the other Party and the other Party's obligations under other international agreements.
4. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 3 above, this Article does not preclude unilateral action by the designated airline(s) or the competition authorities of either Party.

ARTICLE 14 Consultations

1. Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 5 (Safety) and 6 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

ARTICLE 15 **Amendment of the Agreement**

1. This Agreement may be amended or modified by agreement in writing between the Parties, formalised through diplomatic channels.
2. Any such amendment or modification shall enter into force when the Parties have notified each other in writing through diplomatic channels that their respective requirements for the entry into force of an amendment or modification have been met.
3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention.

ARTICLE 16 **Settlement of Disputes**

1. Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning the application of national competition laws or tariffs, which cannot be settled by consultations or negotiations, or where agreed by mediation, shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Parties has nominated its arbitrator, the other Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Party may request the President of the Council of ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same

nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. The tribunal shall give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.

5. The Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

6. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties to the dispute.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Parties.

8. If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

ARTICLE 17

Termination

1. This Agreement shall remain in force indefinitely unless either Party gives notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO. The Agreement shall cease to be in effect one (1) year after the date of receipt of the written notice through diplomatic channels informing the decision to terminate the Agreement.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 18
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

ARTICLE 19
Entry into Force

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the last communication whereby both Parties have notified, through diplomatic channels, that their respective requirements for the entry into force of the Agreement have been met.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Mexico City, on the ninth day of April two thousand and ten, in duplicate, in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of

Australia

.....
Hon Simon Crean

Minister for Trade

For the Government of the

United Mexican States

.....
C. Juan Francisco Molinar Horcasitas

Secretario de Comunicaciones y
Transportes

ANNEX

Section 1

ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airline(s) of the United Mexican States:

<u>Points in Mexico</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Australia</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Route for the designated airline(s) of Australia:

<u>Points in Australia</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Mexico</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airline(s) of each Party may at their option omit points on any of the above routes provided that the services commence or terminate in the territory of the Party where the designated airline has its principal place of business.
2. The intermediate and beyond points on the above routes, and the traffic rights which may be exercised at such points by the designated airline(s), shall be jointly determined between the Aeronautical Authorities from time to time.

Section 2

OPERATIONAL FLEXIBILITY

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airline(s) of each Party may, on any or all services and at the option of each designated airline:

- (a) perform services in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

Index to Agreement

Preamble

1. Definitions
2. Designation, Authorisation and Revocation
3. Grant of Rights
4. Application of Laws and Regulations
5. Safety
6. Aviation Security
7. User Charges
8. Statistics
9. Customs Duties and other Charges
10. Tariffs
11. Capacity
12. Commercial Opportunities
13. Competition
14. Consultations
15. Amendment to the Agreement
16. Settlement of Disputes
17. Termination
18. Registration with ICAO
19. Entry into Force

ANNEX

Section 1 Route Schedule

Section 2 Operational Flexibility

**CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE AUSTRALIA Y EL GOBIERNO DE
LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SOBRE SERVICIOS AÉREOS**

El Gobierno de Australia y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (en adelante "las Partes");

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 regulares entre sus respectivos territorios;

DESEANDO garantizar el más alto nivel de seguridad operacional y de seguridad aérea en materia de transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación por actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de individuos o bienes, afectan en forma negativa las operaciones de transporte aéreo y atentan contra la confianza del público respecto de la seguridad que brinda la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1
Definiciones

Para los propósitos del presente Convenio, a menos que se establezca de otra forma, los términos:

(t) "Autoridades Aeronáuticas" significa, la autoridad o las autoridades que cualquiera de las Partes notifique oportunamente por escrito a la otra Parte;

(u) "Servicios convenidos" significa servicios de embarque y desembarque de tráfico

según la definición del Artículo 3, numeral 1 (c);

(v) “Convenio” significa el presente Convenio, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;

(w) “Transporte aéreo” significa el transporte público aéreo de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, sujeto a remuneración o contratación;

(x) “Línea aérea” significa cualquier empresa de transporte aéreo que comercialice u opere servicios de transporte aéreo;

(y) “Capacidad” es la cantidad de servicios brindados en virtud del Convenio, que comúnmente se mide en número de vuelos (frecuencias), o asientos, o toneladas de carga, ofrecidos en un mercado (par de ciudades, o de país-a-país) o en una ruta en un período determinado como diario, semanal, por temporada o anual;

(z) “Código compartido” significa el uso del código del designador de vuelo de una línea aérea para un servicio efectuado por una segunda línea aérea del servicio que suele identificarse como perteneciente y efectuado por esta última.

(aa) “Convención” significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

(i) todo Anexo o enmienda a la Convención adoptados en virtud de su Artículo 90, siempre que dicho Anexo o enmienda rija para ambas Partes en cualquier momento dado; y

(ii) toda enmienda que hubiera entrado en vigor en virtud del Artículo 94 (a) de la Convención y que hubiera sido ratificada por ambas Partes;

(bb) “Derechos aduaneros” significa todos los derechos, impuestos, cuotas o cualquier otro cargo que sea cobrado en el territorio de las Partes Contratantes en aplicación de la Legislación y Reglamentación Aduanera, sin incluir las cuotas o tarifas por servicios prestados.

(cc) “Línea aérea designada” significa una línea aérea o líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación) del presente Convenio;

(dd) “Asistencia en tierra” incluye, pero no se limita, al manejo de pasajeros, carga y equipaje y a la facilitación de instalaciones y/o servicios para el abastecimiento de

provisiones a bordo;

(ee) “OACI” significa la Organización de Aviación Civil Internacional;

(ff) “Transporte aéreo internacional” significa el transporte aéreo que cruza el espacio aéreo que comprende el territorio de más de un Estado;

(gg) “Línea aérea comercializadora” significa una línea aérea que brinda transporte aéreo en una aeronave operada por otra línea aérea, mediante código compartido; “Operador aéreo” significa una línea aérea que opera una aeronave con el propósito de brindar transporte aéreo, que puede ser propietaria o arrendadora de la aeronave;

(hh) “Slots” significa el derecho a programar el movimiento de una aeronave dentro de un aeropuerto;

(ii) “Tarifa” significa el precio a ser cobrado, por la(s) línea(s) aérea(s) o por sus representantes por la transportación, incluidos el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones y reglas que regulan la aplicación del precio del transporte, según las características del servicio que se proporciona, bajo las cuales las cantidades son cobradas, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo;

(jj) “Territorio” y “Escala con fines no comerciales” tienen el significado asignado, respectivamente, en los Artículos 2 y 96 de la Convención; y

(kk) “Tasas de usuarios” significa un cargo efectuado a las líneas aéreas por un determinado proveedor de servicios por concepto de prestación de instalaciones y servicios aeroportuarios, ambientales aeroportuarios, aeronavegación y seguridad aérea.

ARTÍCULO 2

Designación, Autorización y Revocación

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar hasta tres (3) líneas aéreas, con el propósito de que operen los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas que se integra como Anexo, así como de cambiar dichas designaciones. Cada Parte deberá notificar a la otra Parte por escrito, a través de la vía diplomática, las aerolíneas designadas, o cualquier cambio de las mismas. No más de

dos aerolíneas designadas por cada Parte podrán operar en cualquier par de ciudades.

2. Al recibir la designación, la otra Parte concederá, sin demora, a la línea aérea designada la autorización para operar, sujeta a las disposiciones del numeral 3 del presente Artículo.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes deberán solicitar a la línea aérea designada por la otra Parte, el cumplimiento de las obligaciones de conformidad con las disposiciones de la Convención, y que:

la propiedad substancial y control efectivo de esa línea aérea se encuentren en poder de la Parte que la ha designado o en poder de los nacionales de esa Parte;

(a) la línea aérea designada cumple con las leyes y reglamentos que normal y razonablemente son aplicados por tales Autoridades para la operación del transporte aéreo internacional;

(b) la línea aérea designada cuente con los permisos de operación necesarios; y

(c) la línea aérea designada opere de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

4. Cada Parte tendrá derecho a revocar la autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3 del presente Convenio, concedidos a la línea aérea designada por la otra Parte, o a imponer las condiciones que se consideren necesarias respecto al ejercicio de tales derechos, si las condiciones especificadas en los numerales 3(a) al 3(d) no son cumplidas.

5. A menos que sea necesario tomar acción inmediata para prevenir el incumplimiento de los numerales 3(a) al 3(d) del presente Artículo, los derechos establecidos en el numeral 4 de este Artículo deberán ser ejercidos solamente después de haber consultado con la otra Parte.

6. El presente Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a retirar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de la operación o los permisos técnicos de una(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 5 (Seguridad Operacional) o Artículo 6 (Seguridad Aérea) del presente Convenio.

ARTÍCULO 3

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos, para permitir a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte desarrollar servicios de transporte aéreo internacional:

(a) sobrevolar su territorio sin aterrizar en el mismo;

(b) hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;

(c) operar servicios en la ruta especificada en el Anexo y a efectuar escalas en su territorio con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en adelante denominados “servicios convenidos”; y

(d) los demás derechos especificados en el presente Convenio.

2. Se considerará que nada de lo establecido en el presente Artículo conferirá a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por una de las Partes el derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, su equipaje, carga o correo, sujeto a pago, entre puntos dentro del territorio de la otra Parte.

3. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán también al transporte aéreo internacional no regular de fletamento, realizado por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte, incluidas las líneas aéreas no designadas en virtud del Artículo 2, a excepción de lo señalado en las disposiciones siguientes:

Artículo 2, Artículo 3 numeral 1 (c), Artículo 10, Artículo 11 y el Anexo.

ARTÍCULO 4

Aplicación de Leyes y Reglamentos

1. Las leyes, reglamentos y reglas de una Parte relativos a la operación y la navegación de aeronaves, deberán ser cumplidos por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte, durante su entrada, permanencia y salida del territorio de la Parte mencionada en primer lugar.

2. Las leyes, reglamentos y reglas de una Parte relativos a la entrada o salida de su

territorio de pasajeros, tripulación, carga y aeronaves (incluidos los reglamentos y reglas relativos a la entrada, trámites aduaneros, seguridad aérea, migración, pasaportes, información anticipada sobre los pasajeros, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en nombre de, dichos pasajeros y tripulación, así como en lo relativo a la carga, por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte, durante su ingreso, permanencia o salida del territorio de la Parte mencionada en primer lugar.

3. Ninguna de las Partes deberá dar preferencia a sus propias o a cualesquiera otra(s) línea(s) aérea(s) designada(s) sobre las líneas aéreas designadas por la otra Parte dedicadas al transporte aéreo internacional similar, respecto de la aplicación de los reglamentos de entrada, trámites aduaneros, seguridad aérea, migración, pasaportes, información anticipada sobre los pasajeros, aduanas y cuarentena, correo y reglamentos similares.

4. Los pasajeros, equipaje y carga que crucen en tránsito directo el territorio de cualquiera de las Partes, y que no abandonen el área del aeropuerto reservada a dicho propósito, podrán ser examinados por razones de seguridad aérea, control de narcóticos y requisitos migratorios, o en aquellos otros casos especiales en los que estos controles se requieran de conformidad con las leyes y reglamentos de la Parte pertinente, y sean necesarios por circunstancias particulares.

ARTÍCULO 5

Seguridad Operacional

1. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y las licencias expedidos o convalidados por una Parte y vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte, para operar los servicios convenidos, siempre que los requisitos bajo los que tales certificados y licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en la Convención.

2. Si los privilegios o las condiciones de las licencias o certificados a los que se refiere el numeral 1 anterior, otorgados por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada, o respecto de una aeronave utilizada en la operación de los servicios convenidos, permitieran una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud de la Convención, diferencia que ya se hubiera registrado ante la OACI, la otra Parte podrá solicitar consultas entre las Autoridades Aeronáuticas a fin de esclarecer la práctica en cuestión.

3. No obstante lo anterior, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer la validez

de los certificados de competencia y licencias expedidos por la otra Parte a sus nacionales o en relación a sus aeronaves registradas, para los vuelos sobre su propio territorio o aterrizajes en el mismo.

4. Cada Parte podrá solicitar, en cualquier momento, la realización de consultas sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulación de vuelo, aeronaves y operación de aeronaves. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de la solicitud.

5. Si después de realizadas tales consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no aplica, ni administra eficazmente los estándares de seguridad en las materias referidas en el numeral 4, que cumplan con los estándares establecidos en ese momento en la Convención, deberá notificar a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que considere necesarias para ajustarse a los citados estándares. La otra Parte deberá tomar medidas correctivas adecuadas dentro del plazo convenido por las Partes.

6. Los numerales 7 a 10 del presente Artículo complementan los numerales 1 a 5 del mismo, así como las obligaciones de las Partes a de conformidad con el Artículo 33 de la Convención.

7. De conformidad con el Artículo 16 de la Convención, en adelante se acuerda que, toda aeronave operada por, o en nombre de una(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por una de las Partes, que preste servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de inspección por los representantes autorizados de esa Parte, siempre que ello no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. Esta inspección se hará con el propósito de verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo y las condiciones de la aeronave estén de conformidad con los estándares establecidos en ese momento de acuerdo con la Convención.

8. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación otorgada a la(s) línea(s) aérea(s) de la otra Parte, cuando se considere necesario adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de la operación de una línea aérea.

9. Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con el numeral 8, deberá suspenderse una vez que deje de existir el motivo que dio lugar a la adopción de tal medida.

10. En relación con el numeral 5 del presente Artículo, si una Parte considera que la otra Parte continúa incumpliendo con los estándares pertinentes cuando el período convenido haya concluido, la primera de las Partes mencionadas deberá notificar de dicha situación al Secretario General de la OACI. Asimismo, se deberá notificar al Secretario General cuando la Parte mencionada en primer término resuelva satisfactoriamente tal situación.

ARTÍCULO 6

Seguridad Aérea

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integral del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes deberán actuar, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como cualquier otro convenio o protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil ratificado por ambas Partes.

2. Las Partes deberán prestarse toda la ayuda necesaria que soliciten para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquiera otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes deberán actuar en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI, que se denominan Anexos a la Convención. Asimismo, las Partes deberán exigir que los operadores de aeronaves de su registro, o los operadores de aeronaves que tengan su centro principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte deberá notificar a la otra

Parte sobre cualquier discrepancia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación contenidas en los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas a la otra Parte para tratar cualquier discrepancia, en todo momento.

4. Cada Parte podrá exigir a los operadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el numeral 3, exigidas por la otra Parte para la entrada, permanencia o salida del territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente las medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de a bordo, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes deberá estar también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte relacionada con la adopción de medidas especiales de seguridad, razonables, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otro acto ilícito contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes deberán asistirse mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte tendrá el derecho, dentro de los sesenta (60) días siguientes contados a partir de la fecha de la notificación (o un período menor que llegaran a acordar las Autoridades Aeronáuticas), a que sus Autoridades Aeronáuticas realicen una evaluación en el territorio de la otra Parte de las medidas de seguridad observadas, o que se planee aplicar a los operadores de aeronaves respecto de los vuelos que arriben o salgan del territorio de aquella Parte. Los arreglos administrativos para la realización de dichas evaluaciones serán determinados conjuntamente por las Autoridades Aeronáuticas e implementados sin demora con el fin de garantizar que las evaluaciones se realicen en forma expedita.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para considerar que la otra Parte no ha cumplido con las disposiciones del presente Artículo, esa Parte podrá solicitar inmediatamente consultas. Tales consultas se realizarán dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de recibida la solicitud por cualquiera de las Partes. De no alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del inicio de las consultas, se dará motivo para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a la autorización de las líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando una emergencia así lo justifique, o con el fin de evitar el incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, la Parte mencionada, podrá tomar medidas

preventivas en cualquier momento. Cualquier medida que se adopte de conformidad con este numeral, quedará sin efecto cuando la otra Parte cumpla con las disposiciones de seguridad del presente Artículo.

ARTÍCULO 7

Cargos a los Usuarios

1. Cada Parte realizará su mejor esfuerzo para alentar a los responsables de proporcionar las instalaciones y servicios aeroportuarios, ambientales aeroportuarios, de navegación aérea y de seguridad de la aviación, a que los cargos a la(s) línea(s) aérea(s) designadas se imputen sobre una base razonable, no discriminatoria y que se distribuyan en forma equitativa entre las categorías de usuarios.

2. Los cargos razonables deberán reflejar el costo total de la prestación de instalaciones y servicios por las autoridades competentes. Estos pueden incluir una devolución razonable sobre los activos, después de deducir la depreciación. Las instalaciones y servicios por los cuales se cobran los cargos se deberán prestar de manera eficiente y económica. Para que los cargos no resulten discriminatorios, éstos se deberán imputar a la(s) línea(s) aérea(s) extranjeras a una tasa no mayor a aquella impuesta a las propias líneas aéreas de una de las Partes que operen servicios internacionales similares, de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentos.

3. Las Partes deberán alentar el intercambio de información que sea necesaria, entre las autoridades competentes y las líneas aéreas, a fin de posibilitar una evaluación exhaustiva de la razonabilidad, justificación y distribución de los cargos, de conformidad con los numerales 1 y 2 del presente Artículo.

4. Todo incremento o cargo nuevo sólo se podrá llevar a cabo después de realizar las consultas que correspondan entre las autoridades competentes y las líneas aéreas. Se deberá informar a los usuarios, con una antelación razonable, sobre toda propuesta de cambios en los cargos a los usuarios, de tal manera que puedan expresar sus opiniones antes de que se introduzcan los cambios.

ARTÍCULO 8

Estadísticas

1. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte podrán requerir a cualesquiera línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte, los datos estadísticos relacionados con el volumen del tráfico transportado por la línea aérea mencionada en los servicios

prestados de conformidad con el presente Convenio.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte podrán determinar la naturaleza de los datos estadísticos requeridos a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s), en virtud del numeral anterior y estos requerimientos deberán aplicarse sobre una base no discriminatoria.

ARTÍCULO 9

Derechos Aduaneros y otros cargos

1. Cuando una aeronave de cualquiera de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por una Parte, que opera de conformidad con los servicios convenidos, llegue al territorio de la otra Parte, dicha aeronave y el equipo con que cuente regularmente, piezas de repuesto (incluidos motores), combustible, aceite (incluidos fluidos hidráulicos, lubricantes) y provisiones (incluidos alimentos, bebidas y productos destinados para venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) a bordo de tal aeronave, estarán exentos, sobre bases de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección, impuestos al consumo interno y otras cuotas o cargos similares, siempre que el equipo y los objetos mencionados permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados/retornados.

2. Estarán igualmente exentos, sobre bases de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, cuotas de inspección, impuestos al consumo interno y otras cuotas o cargos similares, el equipo y objetos siguientes:

a) el equipo con que regularmente cuente la aeronave, piezas de repuesto (incluidos motores), combustible, aceites (incluidos fluidos hidráulicos, lubricantes) y provisiones de la aeronave (incluidos alimentos, bebidas y productos destinados para venta o uso de los pasajeros durante el vuelo) introducidos al territorio de la otra Parte y con la intención de ser utilizados en la aeronave operada de conformidad con los servicios convenidos por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s), aún cuando dicho equipo y objetos sean utilizados en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la otra Parte; y

b) las piezas de repuesto (incluidos motores) introducidos al territorio de la otra Parte para el mantenimiento o reparación de la(s) aeronave(s) operada(s) de conformidad con los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas.

3. El equipo y objetos a que se refieren los numerales 1 y 2 del presente Artículo podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte sólo con la autorización de las autoridades aduaneras de dicha Parte. Podrá requerirse que el equipo y objetos, queden almacenados bajo la supervisión o control de las autoridades aduaneras de la otra Parte hasta en tanto sean re-exportados/retornados, o se disponga de ellos de otra manera de conformidad con las disposiciones aduaneras vigentes en el territorio de la otra Parte.

4. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos de los derechos aduaneros, cuotas de inspección, impuestos al consumo interno y otras cuotas o cargos similares con excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados, sobre bases de reciprocidad.

5. Las exenciones previstas en este Artículo también se aplicarán cuando una línea aérea designada por una Parte haya celebrado acuerdos con otra(s) aerolínea(s), las cuales disfrutaran de exenciones similares en el territorio de la otra Parte, por el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte, del equipo regular y otros artículos especificados en los numerales 1 y 2 del presente Artículo.

ARTÍCULO 10

Tarifas

1. Las tarifas aplicables por las líneas aéreas designadas por las Partes, para el transporte de tráfico, serán establecidas libremente por las mismas, a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los elementos de valoración relevantes, tales como costo de operación, características del servicio, ganancias razonables, tarifas de otras líneas aéreas para cualquier tramo de las rutas especificadas, los intereses de los usuarios del transporte aéreo y consideraciones de mercado y de competencia.

2. Las tarifas se someterán a la doble aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, al menos con quince (15) días hábiles de antelación a la fecha propuesta para el inicio de servicios. Para la entrada en vigor de una tarifa, será necesaria la aprobación previa de ambas Partes.

3. Si las Autoridades Aeronáuticas de alguna de las Partes considera que una tarifa propuesta es o podría ser excesiva, o el monto de la tarifa podría resultar anticompetitivo, podrán solicitar consultas dentro de los quince (15) días siguientes, contados a partir de la presentación de la tarifa propuesta, las cuales podrán realizarse a través de correspondencia y serán concluidas dentro de un período de sesenta (60)

días contados a partir de la solicitud de consulta. La tarifa no entrará en vigor al final de ese periodo a menos que las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes la aprueben.

4. Cualquier tarifa presentada de esta manera será considerada como aprobada a menos que dentro de los quince (15) días siguientes, contados a partir de la presentación de la solicitud de la tarifa, las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes hayan informado por escrito a la Otra que no aprueban la tarifa propuesta.

ARTÍCULO 11

Capacidad

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada una de las Partes gozarán de oportunidades justas y equitativas para operar los servicios convenidos de conformidad con el presente Convenio.

2. En cuanto a la operación de los servicios convenidos, la capacidad que podrán proporcionar la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada una de las Partes, será la que decidan entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, previo al inicio de dichos servicios por parte de las líneas aéreas mencionadas y ocasionalmente a partir de dicho momento.

ARTÍCULO 12

Oportunidades Comerciales

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte gozarán de los siguientes derechos en el territorio de la otra Parte:

(d) establecer oficinas, para la promoción, venta y administración del transporte aéreo;

(e) vender y comercializar los servicios de transporte aéreo a cualquier persona en forma directa y, a su discreción, mediante sus representantes o intermediarios, a través de sus propios documentos de transporte; y

(f) utilizar los servicios y personal de cualquier organización, empresa o línea aérea designada que opere en el territorio de la otra Parte, de conformidad con las leyes y

reglamentos de la Parte donde los servicios sean operados.

2. De conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte tendrán derecho a ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte, al personal ejecutivo, de ventas, técnico, operativo y otros especialistas que consideren razonablemente necesario para la prestación de los servicios de transporte aéreo.

3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte tendrán el derecho de vender servicios de transporte aéreo y cualquier persona tendrá la libertad de comprar dichos servicios, en divisa local o de libre uso. Cada línea aérea designada tendrá el derecho de convertir sus fondos a cualquier divisa de libre uso y a transferirlos fuera del territorio de la otra Parte a su voluntad. Sujeto a las leyes, reglamentos y políticas nacionales de la otra Parte, se deberá permitir la conversión y transferencia de los fondos obtenidos en el desarrollo habitual de sus operaciones, al tipo de cambio de mercado para pagos vigente al momento de presentar las solicitudes de conversión o transferencia y no estarán sujetos a ningún cargo más allá de los cargos administrativos normales para este tipo de operaciones.

4. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte tendrán derecho, a su discreción, a pagar los gastos locales, incluida la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte con moneda nacional o en divisa de libre uso, siempre que esto no implique una infracción a las normas locales sobre regulación monetaria.

5. Para la operación u oferta de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo, las líneas aéreas designadas por cada Parte, ofreciendo sus servicios como línea aérea operadora u ofreciendo sus servicios como línea aérea comercializadora, colocando su código en los vuelos operados por otras líneas aéreas, podrán formalizar acuerdos comerciales de código compartido, bloqueo de espacios u otros acuerdos de cooperación para la comercialización. En la operación o comercialización de transporte aéreo internacional, las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de formalizar acuerdos de código compartido, bloqueo de espacios u otros acuerdos de comercialización, sobre cualquier punto de su ruta en el Anexo, con:

a) una línea(s) aérea(s) designada(s) por la misma Parte; o

b) una o más línea(s) aérea(s) designada(s) por la otra Parte; o

c) una o más línea(s) aérea(s) de un tercer país.

6. Con respecto al numeral 5 (c), ninguna de las Partes deberá requerir la existencia de

un acuerdo de código compartido con el tercer país, para que los servicios de código compartido efectivamente sean operados por las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

7. Las Autoridades Aeronáuticas de Australia no podrán imponer límite en cuanto a la capacidad a ser ofrecida por las líneas aéreas designadas por los Estados Unidos Mexicanos, en servicios de código compartido en vuelos operados por líneas aéreas de Australia, los Estados Unidos Mexicanos y/o de cualquier tercer país. Las Autoridades Aeronáuticas de los Estados Unidos Mexicanos no podrán imponer límite en cuanto a la capacidad a ser ofrecida por líneas aéreas designadas por Australia, en servicios de código compartido en vuelos operados por líneas aéreas de los Estados Unidos Mexicanos, Australia y/o de cualquier tercer país.

8. La(s) línea(s) aérea(s) que operen servicios de conformidad con los numerales 5(a) al 5(c) deberán:

(a) obtener los derechos respectivos para ejercerlos en la ruta en cuestión o segmento de ruta;

(b) cumplir con los requisitos que puedan ser normalmente aplicados a los acuerdos y servicios de código compartido, particularmente a aquellos relacionados con la información y protección de los pasajeros, así como aquellos relacionados con la seguridad operacional y aérea;

(c) asegurar que las líneas aéreas comercializadoras, que ofrezcan sus servicios en código compartido garanticen que los pasajeros sean informados en el punto de venta, sobre las líneas aéreas que operarán cada segmento de la ruta;

(d) ejercer, como líneas aéreas comercializadoras, derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad y podrán ejercer sus propios derechos de parada-estancia nacionales o internacionales en cualquier punto;

(e) poder comercializar servicios de código compartido en vuelos nacionales operados dentro del territorio de la otra Parte, en el entendido de que tales servicios formen parte de un viaje internacional directo; y

(f) asegurar que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte que celebren acuerdos de código compartido, de ser aplicable, sometan para aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte los horarios e itinerarios, para cumplir con los requisitos de cada Parte.

9. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte tendrán derecho a realizar sus propias actividades de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte, o a contratar los servicios de un agente competidor de su elección, incluida cualquier otra línea aérea que brinde servicios de asistencia en tierra, para cumplir con la totalidad o una parte de dichos servicios. Cada línea aérea tendrá además el derecho, dentro del territorio de la otra Parte, a ofrecer sus servicios como agente de asistencia en tierra en forma total o parcial, a cualquier otra línea aérea. Estos derechos estarán sujetos únicamente a las restricciones que resulten de las consideraciones en materia de seguridad aeroportuaria. En los casos en que dichas consideraciones impidan a una línea(s) aérea(s) designada(s) cumplir con sus propios servicios de asistencia en tierra o contratar un agente de su elección para que éste cumpla con los servicios de asistencia en tierra, dichos servicios deberán estar disponibles para dicha línea aérea de manera equitativa a todas las demás líneas aéreas.

10. Las líneas aéreas designadas por cada Parte estarán autorizadas a operar servicios de transporte aéreo internacional utilizando sus propias aeronaves, en arrendamiento seco (sólo aeronaves) o bajo cualquier otro título de propiedad, en el entendido de que las aeronaves que operan cumplen con los requisitos y estándares de seguridad aplicables a la operación.

11. Las Partes reconocen que, para que los derechos contenidos en el presente Convenio entren en vigor, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte deberán tener la oportunidad de acceso a los aeropuertos dentro del territorio de la otra Parte, sobre bases no discriminatorias, de conformidad con las leyes y reglamentos de la Parte donde operan los servicios.

12. Con respecto a la asignación y el otorgamiento de tiempos de slots a la(s) línea(s) aérea(s) en sus aeropuertos nacionales, cada Parte:

(a) de conformidad con los reglamentos, procedimientos o prácticas locales para la asignación de slots vigentes o autorizados, se asegurará de que las líneas aéreas designadas por la otra Parte:

(iii) gocen de oportunidades justas y equitativas para obtener slots; y

(iv) no reciban un tratamiento menos favorable que cualquier otra línea aérea para la obtención de slots; y

(c) asegurarse de que en caso de que cualquier acuerdo, procedimiento o práctica se establezca para una tercera parte en relación al otorgamiento de slots a las líneas aéreas de dicha Parte o se permita a una línea aérea o líneas aéreas internacionales

extranjerías en particular, dichas oportunidades se extiendan a las líneas aéreas de la otra Parte.

13. Los términos del numeral 12 del presente Artículo estarán sujetos a las disposiciones de toda ley o reglamento incorporado por las Partes para la asignación de slots en sus aeropuertos nacionales.

ARTÍCULO 13

Competencia

1. Las leyes de competencia de cada Parte y sus enmiendas, se aplicarán a la operación de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) en la jurisdicción de la Parte respectiva. No obstante, cuando tales leyes así lo permitan, una Parte o su autoridad de competencia podrán, en forma unilateral, eximir de la aplicación de sus leyes nacionales de competencia a los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas designadas. Esto no obligará a una de las Partes o a su autoridad de competencia a conceder una exención recíproca.

2. Sin restringir la aplicación de las leyes de competencia y de protección al consumidor de cualquiera de las Partes, si las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes considera que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por esa Parte están siendo objeto de discriminación o de prácticas injustas en el territorio de la otra Parte, podrán notificar esta situación a las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte. Las consultas entre Autoridades Aeronáuticas se iniciarán lo más pronto posible después de presentada la notificación, salvo que la primera Parte esté satisfecha con la resolución que se pudiera haber logrado sobre el tema durante ese tiempo.

3. Al realizar las consultas mencionadas en el presente Artículo, las Partes deberán:

(a) coordinar sus acciones con las autoridades competentes;

(d) considerar opciones alternativas que también puedan lograr los objetivos de acción de conformidad con las leyes generales de competencia y de protección al consumidor; y

(e) tener en cuenta las opiniones y las obligaciones de la otra Parte en virtud de otros acuerdos internacionales.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los numerales 1 a 3 anteriores, el contenido del presente Artículo no impedirá que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) o las autoridades de competencia de cualquiera de las Partes adopten medidas unilaterales.

ARTÍCULO 14

Consultas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Convenio.

2. Sujeto a los Artículos 2 (Designación, Autorización y Revocación), 5 (Seguridad Operacional) y 6 (Seguridad Aérea), tales consultas, que podrán llevarse a cabo mediante conversaciones o por correspondencia, deberán realizarse dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de su solicitud, a menos de que se convenga de otra manera.

ARTÍCULO 15

Enmiendas al Convenio

1. El presente Convenio podrá ser enmendado o modificado, por escrito, por mutuo acuerdo entre las Partes, formalizado a través de la vía diplomática.

2. Toda enmienda o modificación entrará en vigor cuando las Partes se hayan notificado mutuamente, por escrito y a través de la vía diplomática, que han cumplido con sus respectivos requerimientos legales para tal efecto.

3. Si una convención multilateral sobre transporte aéreo entrara en vigor para ambas Partes, el presente Convenio se considerará enmendado de conformidad con las disposiciones de dicha convención.

ARTÍCULO 16

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia que pudiera surgir entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio, con excepción de aquellas

diferencias relativas a la aplicación de las leyes nacionales de competencia o tarifas, que no puedan ser resueltas mediante consultas o negociaciones o, en el caso en que se acuerde por mediación, deberán someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes, a un tribunal arbitral.

2. Cada una de las Partes designará un árbitro dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes reciba de la Otra una Nota, a través de la vía diplomática en la que solicite el arreglo de una controversia mediante arbitraje. En un plazo de treinta (30) días después del nombramiento del último de los dos árbitros, éstos nombrarán, de común acuerdo, al tercer árbitro, quien será nacional de un tercer Estado y fungirá como Presidente. Si dentro del plazo de treinta (30) días después de nombrado el árbitro de una de las Partes, la otra Parte aún no ha designado su propio árbitro o, si dentro del plazo de treinta (30) días después de nombrado el segundo árbitro, ambos árbitros no han llegado a un acuerdo respecto del tercer árbitro, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que designe un árbitro o árbitros según las necesidades del caso. En caso de que el Presidente del Consejo tenga la nacionalidad de una de las Partes, será el Vicepresidente de mayor antigüedad, que no esté impedido en ese sentido, quien realizará el nombramiento.

3. A menos que las Partes lo determinen de otra forma o que el Tribunal dictamine lo contrario, cada Parte deberá enviar un memorando dentro de los treinta (30) días de constituido el Tribunal. Las resoluciones serán entregadas en un plazo de treinta (30) días. El Tribunal realizará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes, o a su discreción, dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrega de las resoluciones.

4. El Tribunal deberá emitir su fallo por escrito dentro de los treinta (30) días siguientes a la conclusión de la audiencia o, de no haber audiencia, después de la fecha en que hayan sido enviadas las resoluciones. El fallo se decidirá por mayoría de votos.

5. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración del fallo dentro de los quince (15) días después de recibirlo y la aclaración se deberá emitir dentro de los quince (15) días de dicha solicitud.

6. El fallo del Tribunal de Arbitraje será inapelable y obligatorio para ambas Partes.

7. Los gastos que resulten del arbitraje, de conformidad con el presente Artículo, serán compartidos por partes iguales entre las Partes.

8. En caso de que una de las Partes no cumpla con un fallo según lo dispuesto en el

numeral 6 anterior, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que otorgara en virtud del presente Convenio a la Parte que no cumpla.

ARTÍCULO 17

Terminación

1. El presente Convenio tendrá una vigencia indefinida, a menos que cualquiera de las Partes notifique por escrito a la otra Parte su decisión de darlo por terminado. Esta notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la OACI. El presente Convenio dejará de estar en vigor un (1) año después de la fecha de recepción, por la vía diplomática, de la notificación comunicando la decisión de dar por terminado el Convenio.
2. En ausencia de acuse de recibo de dicha notificación por la otra Parte, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la OACI haya acusado recibo de la misma.

ARTÍCULO 18

Registro ante la OACI

El presente Convenio y toda modificación al mismo, deberán registrarse ante la OACI.

ARTÍCULO 19

Entrada en vigor

El presente Convenio entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última comunicación a través de las cuales ambas Partes se hayan notificado, vía diplomática, que han cumplido sus respectivos requisitos para su entrada en vigor.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han suscrito el presente Convenio.

Hecho en México, el noveno día de abril de dos mil diez, en duplicado, en idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE
AUSTRALIA

POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

.....
Hon Simon Crean
Ministro para el comercio

.....
C. Juan Francisco Molinar Horcasotas
Secretario de Comunicaciones y
Transportes

ANEXO

Sección 1

CUADRO DE RUTAS

Las líneas aéreas designadas por cada Parte tendrán derecho a operar servicios de transporte aéreo internacional entre puntos sobre las siguientes rutas:

Ruta para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por los Estados Unidos Mexicanos:

<u>Puntos en México</u>	<u>Puntos Intermedios</u>	<u>Puntos en Australia</u>	<u>Puntos más allá</u>
Cualesquiera	Cualesquiera	Cualesquiera	Cualesquiera

Ruta para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por Australia:

<u>Puntos en Australia</u>	<u>Puntos Intermedios</u>	<u>Puntos en México</u>	<u>Puntos más allá</u>
Cualesquiera	Cualesquiera	Cualesquiera	Cualesquiera

Observaciones:

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte podrán, a su elección, omitir puntos en cualquiera de las rutas mencionadas, con la condición de que los servicios comiencen o terminen en el territorio en donde dicha línea aérea tenga su centro principal de negocios.
2. Los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas mencionadas, y los derechos de tráfico que la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) pudieran ejercer en dichos puntos, deberán ser determinados de mutuo acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas.

Sección 2

FLEXIBILIDAD OPERATIVA

Sujeto a la Sección 1 del presente Anexo, la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte podrán, en cualquier servicio o en todos los servicios y a elección de cada línea aérea designada:

(a) brindar servicios en una o ambas direcciones;

(b) combinar diferentes números de vuelos dentro de la operación de una aeronave;

sin limitaciones de dirección o geográficas y sin perder por ello el derecho a transportar tráfico permitido en virtud del presente Convenio.

AustLII: [Feedback](#) | [Privacy Policy](#) | [Disclaimers](#)

URL: <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/2011/18.html>