

## **CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA REPUBLICA ITALIANA**

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Italiana;

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

Considerando que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y como medio para promover el entendimiento amistoso y la buena voluntad entre los pueblos aumenta día a día;

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

Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

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

Han decidido concluir un Convenio Aéreo y, al efecto, han nombrado como sus Plenipotenciarios:

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos al Excelentísimo señor licenciado Antonio Carrillo Flores, Secretario de Relaciones Exteriores;

El Gobierno de la República Italiana al Excelentísimo señor Enrico Guastone Belcredi, Embajador de la República Italiana en México;

Quienes, previo canje de sus respectivos Plenos Poderes y habiéndolos encontrado en buena y debida forma, han acordado lo siguiente:

### **ARTICULO 1**

#### **Para los propósitos del presente Convenio:**

- A. El término "Convenio", significa el presente Convenio y el Cuadro de Rutas anexo al mismo.
- B. El término "Autoridades Aeronáuticas", significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y en el caso de la República Italiana la Inspección General de Aviación Civil o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Inspección General de Aviación Civil.
- C. El término "Línea Aérea", significa toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote el servicio aéreo internacional.
- D. El término "Línea Aérea Designada", significa la línea aérea que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hubiere notificado a la Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, que es la línea aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas anexo al Convenio.

E. El término "Territorio", con relación a un Estado significa la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, bajo la soberanía, dominio, protección, jurisdicción o fideicomiso de dicho Estado.

F. El término "Servicio Aéreo", significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves, destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo.

G. El término "Servicio Aéreo Internacional", significa un servicio aéreo que pase por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

H. El término "Escala para Fines no Comerciales", (escala técnica), significa un aterrizaje para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

I. El término "Capacidad de una Aeronave", significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo.

J. El término "Capacidad Ofrecida", significa el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un periodo dado.

K. El término "Ruta Aérea", significa el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave asignada a un servicio aéreo regular.

L. El término "Ruta Especificada", significa la ruta descrita en el Cuadro de Rutas adjunto a este Convenio.

M. El término "Coeficiente de Carga de Pasajeros", significa la relación entre el número de pasajeros que transporte una línea aérea en una ruta especificada y en un lapso dado dividido por el número de asientos ofrecidos por la misma línea aérea en la misma ruta y en el mismo lapso.

N. El término "Frecuencia", significa el número de vuelos redondos en un lapso dado, que una línea aérea efectúa en una ruta especificada.

O. El término "Ruptura de Carga", significa el hecho de cambiar en una ruta especificada, una aeronave por otra, de capacidad diferente.

P. El término "Vuelos de Itinerario", significa los vuelos efectuados por las líneas aéreas designadas sobre rutas especificadas, sujetos a los horarios autorizados.

Q. El término "Servicio Continuo" (Throug Plane Service) significa el servicio que se presta por una línea aérea, sin cambiar de aeronave, de un punto del territorio de una Parte Contratante a otro punto del territorio de la Parte Contratante y más allá de los puntos mencionados.

## **ARTICULO 2**

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

### **ARTICULO 3**

El servicio aéreo de una ruta aérea especificada, podrá ser inaugurado por la línea designada ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte a la cual se conceden los derechos, una vez otorgado por la otra Parte, el permiso correspondiente. Dicha otra Parte está obligada a otorgarlo, exigiendo a la línea aérea designada que llene los requisitos de las Autoridades Aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas Autoridades.

### **ARTICULO 4**

Cada Parte se reserva el derecho de no conceder o de revocar a la línea aérea designada por la otra Parte, el permiso para prestar un servicio aéreo, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea están en manos de nacionales de la otra Parte, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejaran de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos o las contenidas en el permiso concedido.

### **ARTICULO 5**

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

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

### **ARTICULO 6**

Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de capacidad y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte, que estuvieren en vigor, serán aceptadas como válidas por la otra Parte para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean iguales o más elevados que las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

### **ARTICULO 7**

a) Cada una de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte, tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos, servicios e instalaciones. Sin embargo, las Partes convienen en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos, servicios e instalaciones por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

b) El combustible, los aceites lubricantes, los materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para trabajo de mantenimiento, así como las provisiones, introducidas en el territorio de una Parte por la otra Parte, para uso exclusivo de las

aeronaves de dicha Parte, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares; sin embargo, no pueden ser desembarcados sino con la autorización de las autoridades aduanales de la otra Parte Contratante.

c) El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se retuvieren a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas serán exonerados, a base de reciprocidad, a su llegada al territorio de la otra Parte o a su salida de él, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

d) El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones que se pongan a bordo de las aeronaves de las líneas de una Parte en el territorio de la otra y usados en servicios internacionales, estarán exentos, a base de reciprocidad, de impuestos de aduana, derechos de inspección y otros derechos e impuestos similares.

e) Las aeronaves utilizadas por la línea aérea designada por una Parte Contratante en los servicios acordados, serán admitidas en el territorio de la otra Parte Contratante con exención de los impuestos aduanales, derechos de inspección y de otros derechos e impuestos similares.

#### **ARTICULO 8**

Las Partes convienen en que las líneas aéreas designadas gozarán de un tratamiento justo y equitativo para que puedan explotar con iguales posibilidades los servicios aéreos acordados entre los territorios de las Partes Contratantes.

#### **ARTICULO 9**

En la explotación de los servicios aéreos consignados en este Convenio por las líneas aéreas de cualquiera de las Partes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten.

#### **ARTICULO 10**

Queda entendido que los servicios que preste una línea aérea designada conforme al presente Convenio retendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

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

El derecho de embarcar o desembarcar, en la prestación de dichos servicios, tráfico internacional destinado a terceros países o procedente de ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas se ejercerá conforme a los principios generales de evolución metódica, que ambas Partes Contratantes aceptan, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar proporción:

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

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

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

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

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

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

Antes de efectuar cualquier aumento de la capacidad ofrecida en una de las rutas estipuladas o en la frecuencia del servicio de la misma, se dará aviso con no menos de quince (15) días de anticipación, por las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante interesada a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. En el caso de que esta última considere que dicho aumento no se justifica en vista del volumen del tráfico de la ruta o que resulte perjudicial a los intereses de la línea aérea que ésta haya designado, podrá solicitar, dentro del término de quince (15) días una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta deberá iniciarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud y las líneas designadas tendrán la obligación de presentar cualquier información que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesto. En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las Partes dentro de los noventa (90) días siguientes a partir de la fecha de la solicitud de la consulta, la cuestión será sometida a arbitraje en los términos del Artículo 13. Mientras tanto, el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

## **ARTICULO 11**

1. Las tarifas sujetas a aplicarse sobre los servicios convenidos deben ser establecidas en medida razonable, tomando en debida consideración todos los factores principales que tengan relación con ellas, como el costo de explotación, una razonable ganancia, las características del servicio (o sea los "standards" de velocidad y de confort) y, si se considera oportuno, las tarifas aplicadas por otras empresas sobre cualquier trayecto de la ruta especificada. Dichas tarifas deben ser determinadas de conformidad con las siguientes disposiciones del presente Artículo.

2. Las tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo pueden ser acordadas, si es posible -para cada una de las rutas especificadas- entre las empresas designadas (si se cree oportuno, en consulta con otras empresas que operan sobre toda la ruta o en parte de ella). Si dicho acuerdo es alcanzado mediante los sistemas adoptados en materia de tarifas por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.), deben ser sometidas para su aprobación a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha propuesta para que entren en vigor. Este plazo puede ser reducido en casos especiales si las Autoridades Aeronáuticas acuerdan en este sentido.

3. Las tarifas que se proponga establecer una línea aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, deberán comprender las cuotas del punto de origen al punto de destino señalados en las rutas especificadas; de ellos a los puntos intermedios y entre éstos; así como a los puntos más allá de los puntos señalados como terminales, con tal que se trate del mismo número de vuelo con la misma aeronave.

4. En caso de desacuerdo entre las empresas designadas, por lo que se refiere a las tarifas, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes procurarán determinarlas de común acuerdo entre ellas.

5. En caso de que las Autoridades Aeronáuticas no concuerden en la aprobación de cualesquiera de las tarifas a ellas sometidas, según lo previsto en el párrafo 2 del presente Artículo, o sobre la fijación de cualquiera de las tarifas, según lo previsto en el párrafo 4, el desacuerdo debe ser resuelto de conformidad con las disposiciones del Artículo 13 del presente Acuerdo.

6. Se entiende que el procedimiento de los párrafos 4, 5 y el presente, es aplicable únicamente en los casos de conflicto extremo entre las líneas aéreas designadas y las Autoridades Aeronáuticas correspondientes. Los casos normales de no aprobación de tarifas por falta de cumplimiento de determinados requisitos por parte de la línea aérea designada que solicita la aprobación, o por determinadas modificaciones a reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las Autoridades Aeronáuticas correspondientes.

7. a) Ninguna tarifa puede entrar en vigor si las Autoridades Aeronáuticas de una o de la otra Parte Contratante no la consideran satisfactoria.

b) De conformidad con las disposiciones del presente Artículo, las tarifas (cuando hayan sido establecidas) deben permanecer vigentes hasta que no hayan sido fijadas nuevas tarifas de conformidad con las disposiciones del presente Artículo.

## **ARTICULO 12**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, o por el Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Italiana, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un Canje de Notas diplomáticas.

Las enmiendas así aprobadas entrarán en vigor una vez que ambas Partes hayan obtenido la aprobación que cada una de ellas requiera, de acuerdo con los procedimientos previstos en sus respectivas legislaciones.

## **ARTICULO 13**

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio o su Cuadro de Rutas dispongan otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación de este Convenio o su Cuadro de Rutas que no pueda ser resuelta por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

2. Cada una de las Partes Contratantes designará a un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes 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 (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido.

3. Si dentro del término señalado no se llega 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 conforme a su práctica.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. Los gastos del tribunal de arbitraje serán costeados a prorrata por ambas Partes.

#### **ARTICULO 14**

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

#### **ARTICULO 15**

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

#### **ARTICULO 16**

Cualquiera de las dos Partes podrá, en todo momento, dar aviso a la otra Parte de su intención de poner fin al presente Convenio, obligándose a avisar simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio quedará sin efecto a los seis meses de la fecha de recibo del aviso de terminación. En caso de que la otra Parte no acuse recibo, se considerará que el aviso fue recibido por ella catorce días después de la fecha de recibo del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### **ARTICULO 17**

Las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes se comunicarán a la brevedad posible las designaciones de la línea aérea y las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas para explotar las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

#### **ARTICULO 18**

El presente Convenio está sujeto a ratificación. El canje de los instrumentos de ratificación se hará a la brevedad posible en la ciudad de Roma.

#### **ARTICULO 19**

El presente Convenio entrará en vigor en la fecha del canje de los instrumentos de ratificación.

#### **ARTICULO 20**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 16, el presente Convenio estará en vigor hasta el 30 de noviembre de 1968 y se entenderá tácitamente renovado por otro periodo de tres años y así sucesivamente a menos que una de las Partes solicite su revisión con seis meses de anticipación a la fecha de su terminación.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman y sellan el presente Convenio.

Hecho por duplicado en la ciudad de México, en los idiomas español e italiano, siendo ambos textos igualmente auténticos, el día veintitrés del mes de diciembre del año mil novecientos sesenta y cinco.- Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.- Rúbrica.- Por el Gobierno de la República Italiana.- Rúbrica.

## CUADRO DE RUTAS

### SECCION 1

La línea aérea designada por el Gobierno de México tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en cada una de las rutas que se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este Cuadro de Rutas.

RUTAS	EQUIPO		FRECUENCIA SEMANAL
	Modelo	Capacidad	
1. Puntos en territorio mexicano-Nueva York- puntos en Europa-Roma y más allá de Roma.	DC-8	150	2
2. Puntos en territorio mexicano-Miami-puntos en Europa-Roma y más allá de Roma.	DC-8	150	2

#### NOTAS:

1. La línea aérea designada no gozará de derechos de quinta libertad a la ciudad de Roma o desde la ciudad de Roma.
2. La línea aérea designada no gozará de derechos de parada estancia (stop over), a Roma o desde Roma.
3. El operador sólo tendrá derecho a operar una de las dos rutas.
4. Las escalas en las rutas especificadas se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos, a opción de las líneas aéreas designadas.



## SECCION 2

La línea aérea designada por el Gobierno de Italia tendrá el derecho de operar servicios aéreos, en ambas direcciones, en cada una de las rutas que se especifican y de hacer escalas regulares en los puntos señalados en este párrafo con el número inicial máximo de frecuencias autorizadas en cada dirección con el equipo que se señala, tal como se indica en este Cuadro de Rutas.

RUTAS	EQUIPO		FRECUENCIA SEMANAL
	Modelo	Capacidad	
1. Puntos en territorio italiano-puntos en Europa-Nueva York-Ciudad de México y más allá.	DC-8	150	2
2. Puntos en territorio italiano-puntos en Europa-Miami-Ciudad de México y más allá.	DC-8	150	2

### NOTAS:

1. La línea aérea designada no gozará de derechos de quinta libertad a la ciudad de México y desde la ciudad de México.
2. La línea aérea designada no gozará de derechos de parada estancia (stop over) a la ciudad de México y desde la ciudad de México.
3. El operador sólo tendrá derecho a operar una de las dos rutas.
4. Las escalas en las rutas especificadas se podrán omitir en alguno o en todos los vuelos, a opción de las líneas aéreas designadas.

**Acuerdo por el que se Prorroga y Modifica el Convenio sobre Transportes  
Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la  
República Italiana del 23 de diciembre de 1965**

La Embajada de México tiene el agrado de referirse a las negociaciones que tuvieron lugar en Roma los días 3 y 4 de abril de 1990, entre las delegaciones de México e Italia, para proponer al Ministerio de Asuntos Extranjeros, en nombre del Gobierno mexicano, la modificación del Convenio sobre Transportes Aéreos, suscrito entre ambos países el 23 de diciembre de 1965, en los siguientes términos:

**ARTICULO 7 bis**

**Ventas y transferencias de utilidades**

1. Cada Parte Contratante otorgará a la aerolínea designada por la otra Parte Contratante, en la base de reciprocidad, el derecho de vender libremente en divisa nacional y/o en divisa convertible, los servicios de transporte aéreo, incluyendo los servicios complementarios efectuados, en las rutas especificadas o en todos los demás servicios en la misma red o en redes de las otras compañías aéreas, tanto directamente como mediante agentes.
2. La aerolínea designada por cada Parte Contratante será libre de transferir efectivamente al extranjero sin ningún retraso o limitación las excedencias de los ingresos, al neto de los gastos procedentes de las ventas del transporte de pasajeros, mercancías y correo incluyendo los intereses bancarios correspondientes.
3. Cada Parte Contratante asegurará a la aerolínea designada por la otra Parte Contratante, las transferencias en divisas libremente convertibles en un plazo máximo de treinta (30) días desde la fecha de la solicitud. A dichas transferencias se deberá aplicar el índice de cambio vigente en la fecha de la venta.
4. Se concederán los privilegios especificados en los párrafos anteriores, solamente en base de estricta reciprocidad. Si una Parte Contratante impone limitaciones o retrasos en las transferencias de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante, esta última tendrá derecho a suspender la actividad por parte de la aerolínea designada por la primera parte contratante de los derechos especificados en los párrafos 2 y 3 de este Artículo.
5. En caso de que el sistema de pago entre las Partes Contratantes, esté regido por un acuerdo especial, se aplicará dicho acuerdo.

**ARTICULO 7 ter**

**Exención de derechos de aduana y otros derechos**

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por parte de la aerolínea designada por una de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, las piezas de repuesto, incluyendo los motores (los cuales deberán salir del país al ser sustituidos), los repuestos de combustibles y lubricantes y los suministros a bordo de dichas aeronaves (incluyendo los alimentos, las bebidas y el tabaco), que están a bordo de dichas aeronaves serán exentados por la otra Parte Contratante de cualquier tipo de derechos de aduana, de las cargas de inspección y de cualquier otra carga fiscal a la entrada del territorio de la otra Parte Contratante, con tal que dicho equipo regular o los otros artículos mencionados permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Quedarán igualmente exentos de los mismos derechos de aduana y gravámenes, con excepción de las cargas relativas al servicio efectuado:

a) Los carburantes, lubricantes, suministros de a bordo, piezas de repuesto, incluyendo los motores (los cuales deberán salir del país al ser sustituidos) y el equipo normal de a bordo introducidos en el territorio de una Parte Contratante de la aerolínea de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante y destinados al uso exclusivo de las aeronaves de dicha línea aérea;

b) Los carburantes, lubricantes, suministros de a bordo, piezas de repuesto, incluyendo los motores (los cuales deberán salir del país al ser sustituidos) y el equipo regular de a bordo embarcado en el territorio de cada Parte Contratante en la aeronave de la compañía designada por una Parte Contratante, en el curso de la operación de servicios aéreos acordados, en el ámbito de los límites y condiciones establecidas por las Autoridades Competentes de dicha otra Parte Contratante, destinados solamente al uso o consumo en vuelo.

3. Los materiales que disfrutan de las exenciones de los derechos de aduana y de las otras cargas fiscales según los anteriores párrafos, no serán utilizados para fines distintos por los servicios aéreos internacionales y deberán ser reexportados en caso de falta de utilización, a menos que haya sido autorizada su cesión a otra compañía aérea internacional o su importación definitiva según las prescripciones vigentes en el territorio de la parte contratante interesada.

4. Las exenciones previstas por el presente Artículo, aplicables también a la parte de los citados materiales usada o consumida durante el servicio en el territorio de la Parte Contratante que concede la facilidad, se acuerden en base a reciprocidad o pueden ser sujetas a las observancias de formalidades específicas normalmente aplicadas en dicho territorio, incluyendo los controles arancelarios.

## **ARTICULO 7 quater**

### **Representación de las aerolíneas**

1. Cada Parte Contratante concederá a la aerolínea de la otra Parte Contratante, en base de reciprocidad, el derecho de mantener en los puntos especificados de una ruta establecida en el propio territorio, oficinas y personal gerencial, nombrado entre ciudadanos de cada o de ambas Partes Contratantes que puedan ser necesarios para las exigencias de la aerolínea designada.

2. El empleo de ciudadanos de terceros países en el territorio de cada Parte Contratante, estará permitido temporalmente previa aprobación de las Autoridades Competentes.

3. Todo el personal arriba citado estará sujeto a las leyes relativas a la admisión y a la permanencia en el territorio de la otra Parte Contratante así como a las leyes, reglamentos o disposiciones administrativas que se apliquen en aquel territorio.

4. El número de dicho personal, establecido por un acuerdo entre las aerolíneas designadas, será sometido, para su aprobación, a las Autoridades Competentes de las dos Partes Contratantes.

5. Cada Parte Contratante proporcionará toda la asistencia o facilidades necesarias a las citadas oficinas o personal.

## **CUADRO DE RUTAS**

### **SECCION III**

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

Puntos en México - Un punto en Europa que no sea en Italia - Roma.

#### **CONDICIONES DE OPERACION**

- 1.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos el punto intermedio.
- 2.- La línea aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 5a. libertad hacia y desde el punto en Europa, y tendrá el derecho de cambiar el punto intermedio en Europa, dando aviso a la otra Parte con tres meses de anticipación.
- 3.- La línea aérea designada podrá operar, durante el primer año de operación, 3 frecuencias semanales en la ruta especificada. Después del primer año de operación, de acuerdo a sus intereses, podrá operar hasta 7 frecuencias semanales sin previa consulta, sin embargo, deberá cualquiera de las Partes notificarlo previamente a la Otra por escrito y unilateralmente en un tiempo razonable. Se podrá utilizar cualquier tipo de equipo, excepto supersónico.

### **SECCION IV**

La línea aérea designada por el Gobierno de la República Italiana, tendrá el derecho de operar servicios aéreos regulares en la siguiente ruta:

Puntos en Italia - Un punto en Continente Americano que no sea en México - Ciudad de México.

#### **CONDICIONES DE OPERACION**

- 1.- La línea aérea designada podrá omitir en uno o en todos sus vuelos el punto intermedio.
- 2.- La línea aérea designada está autorizada a ejercer derechos de tráfico de 5a. libertad hacia y desde el punto en el Continente Americano, y tendrá el derecho de cambiar el punto intermedio en el Continente Americano, dando aviso a la otra Parte con tres meses de anticipación.
- 3.- La línea aérea designada podrá operar, durante el primer año de operación, 3 frecuencias semanales en la ruta especificada. Después del primer año de operación, de acuerdo a sus intereses, podrá operar hasta 7 frecuencias semanales sin previa consulta, sin embargo, deberá cualquiera de las Partes notificarlo previamente a la Otra por escrito y unilateralmente en un tiempo razonable. Se podrá utilizar cualquier tipo de equipo, excepto supersónico.

Si el Gobierno de Italia acepta los términos de la presente propuesta, esta Nota y su consiguiente respuesta constituirán un Acuerdo entre los dos países, que entrará en vigor provisionalmente a partir de la fecha de su respuesta, y definitivamente una vez que ambas partes hayan comunicado la debida aprobación de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, según el Artículo 12 del mencionado Convenio.

La Embajada de México aprovecha la oportunidad para reiterar al Ministerio de Asuntos Extranjeros las seguridades de su más alta y distinguida consideración.

Roma, a 12 de noviembre de 1990.- Rúbrica.

Ministerio de Asuntos Extranjeros Roma