

No. 44135

**Mexico
and
Italy**

Air Transport Agreement between the United Mexican States and the Italian Republic (with route schedules and exchange of notes, 12 November 1990 and 29 November 1990). Mexico City, 23 December 1965

Entry into force: *31 March 1993 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article 19*

Authentic texts: *Italian and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Mexico, 30 July 2007*

**Mexique
et
Italie**

Accord relatif aux transports aériens entre les États-Unis du Mexique et la République italienne (avec tableaux de routes et échange de notes, 12 novembre 1990 et 29 novembre 1990). Mexico, 23 décembre 1965

Entrée en vigueur : *31 mars 1993 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *italien et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Mexique, 30 juillet 2007*

[ITALIAN TEXT - TEXTE ITALIEN]

ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI TRA GLI
STATI UNITI MESSICANI E LA REPUBBLICA ITALIANA

Il Governo degli Stati Uniti Messicani ed il
Governo della Repubblica Italiana;

Essendo Parti della Convenzione sull'Aviazio
ne Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago
il 7 dicembre 1944;

Considerando che le possibilità dell'Aviazio
ne Commerciale come mezzo di trasporto e come mezzo
per promuovere le relazioni amichevoli e di buona vo=
lontá fra i popoli aumentano di giorno in giorno;

Desiderando rafforzare ancor piú i legami cul=
turali ed economici che uniscono i due Popoli, l'inte=
sa e la buona volontá che esistono fra gli stessi;

Considerando che é desiderabile organizzare,
su basi eque di uguaglianza e reciprocitá, i servizi
aerei regolari fra i due Paesi, allo scopo di perveni=
re ad una maggiore cooperazione nel campo del traspor=
to aereo internazionale;

Desiderando concludere un Accordo che faciliti
il conseguimento degli scopi sopraindicati;

Hanno deciso di concludere un Accordo aereo, e, a tale scopo, hanno nominato loro Plenipotenziari:

Il Governo degli Stati Uniti Messicani S. E. Antonio Carrillo Flores, Ministro degli Affari Esteri;

Il Governo della Repubblica Italiana S.E. Enrico Guastone Belcredi, Ambasciatore d'Italia in Messico;

I quali, previo scambio dei rispettivi Pieni Poteri e avendone constatata la buona e debita forma, hanno concordato quanto segue:

ARTICOLO 1

Ai fini del presente Accordo:

A. Il termine "Accordo" significa il presente Accordo e la Tabella delle Rotte ad esso allegata.

B. Il termine "Autorità Aeronautiche" significa nel caso degli Stati Uniti Messicani, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o l'Ente autorizzati a svolgere le funzioni attualmente esercitate dalla Secretaría de Comunicaciones y Transportes, e nel caso della Repubblica Italiana, l'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile o la persona o l'Ente autorizzati a svolgere le funzioni attualmente esercitate da detto Ispettorato Generale.

C. Il termine "Impresa Aerea" significa qualsiasi impresa di trasporto aereo che offra o eserciti il servizio aereo internazionale.

D. Il termine "Impresa Aerea Designata" significa l'impresa aerea che le Autorità Aeronautiche di una delle Parti Contraenti abbiano designato alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, quale l'impresa aerea che eserciterà una rotta o rotte specificate nella Tabella delle rotte allegate al presente Accordo.

E. Il termine "Territorio" in relazione ad uno Stato, significa la superficie terrestre e le acque territoriali ad essa adiacenti, sotto la sovranità, dominio, protettorato, giurisdizione o mandato di detto Stato.

F. Il termine "Servizio Aereo" significa qualsiasi servizio aereo regolare esercitato da aeromobili impiegati nel trasporto pubblico di passeggeri, merci o posta.

G. Il termine "Servizio Aereo Internazionale" significa un servizio aereo che attraversi lo spazio aereo situato sopra il territorio di più di uno Stato.

H. Il termine "Scalo per scopi non commerciali" (Scalo Tecnico) significa uno scalo per fini che non

siano quelli di imbarcare o sbarcare passeggeri, merci o posta.

I. Il termine "Capacità di un Aeromobile" significa il carico commerciale di un aeromobile espresso in funzione del numero di posti per passeggeri e del peso per merce o posta.

J. Il termine "Capacità Offerta" significa il totale delle capacità degli aeromobili impiegati nell'esercizio di ciascuno dei servizi aerei accordati, moltiplicato per la frequenza con la quale questi aeromobili operano in un dato periodo.

K. Il termine "Rotte Aeree" significa l'itinerario prestabilito che un aeromobile impiegato in un servizio aereo regolare deve seguire.

L. Il termine "Rotte Specificate" significa la rotta descritta nella Tabella delle Rotte allegata al presente Accordo.

M. Il termine "Coefficiente di Carico Passeggeri", significa il rapporto fra il numero di passeggeri trasportati da una Impresa Aerea in una rotta specificata ed in un dato periodo ed il numero di posti offerti dalla stessa Impresa Aerea, nella stessa rotta e nello stesso periodo.

N. Il termine "Frequenza" significa il numero

di voli andata e ritorno in un dato periodo, che una Impresa Aerea effettua su una rotta specificata.

O. Il termine "Cambio di Aeromobile" significa il cambio su una rotta specificata di un aeromobile con un altro aeromobile di diversa capacità.

P. Il termine "Voli di Linea", significa i voli effettuati dalle Imprese Aeree designate su rotte specificate, soggetti agli orari autorizzati.

Q. Il termine "Servizio Continuato" (Through Plane Service) significa il servizio esercitato da una Impresa Aerea, senza cambio di aeromobile, da un punto del territorio di una Parte contraente ad un altro punto dell'altra Parte contraente e al di là dei punti menzionati.

ARTICOLO 2

Ciascuna delle Parti Contraenti concede all'altra Parte i diritti necessari per l'esercizio di servizi aerei sulle rotte aeree specificate, come segue: di diritti di transito, di scalo tecnico, di entrata e di uscita con voli commerciali per traffico internazionale passeggeri, merci e posta nei punti del proprio territorio menzionati in ciascuna delle rotte specificate nel relativo paragrafo della Tabella delle Rotte allegata. Il fatto che tali diritti non siano esercitati immediatamente

non impedirá che l'impresa aerea della Parte alla quale siano concessi tali diritti inizi successivamente servizi aerei sulle rotte aeree specificate in detta Tabella delle Rotte. Questi diritti in nessun caso daranno la facoltà di combinare le rotte specificate.

ARTICOLO 3

Il servizio aereo su una rotta specificata potrà essere iniziato dalla impresa aerea designata sia immediatamente o in una data successiva a scelta della Parte alla quale sono concessi i diritti, una volta che l'altra Parte abbia accordato la relativa autorizzazione. L'altra Parte sarà tenuta a concedere l'autorizzazione, esigendo che l'impresa aerea designata adempia ai requisiti prescritti dalle Autorità Aeronautiche competenti di detta Parte, in osservanza delle leggi e dei regolamenti normalmente applicati da dette Autorità.

ARTICOLO 4

Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di non concedere o di revocare alla impresa aerea designata dall'altra Parte, l'autorizzazione ad esercire un servizio aereo, nel caso non sia sufficientemente convinta che una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo di detta impresa aerea siano nelle mani di cittadini dell'altra Parte, o nel caso in cui

l'impresa aerea o il Governo che la designa non ottemperassero alle condizioni in base alle quali si concedono i diritti o a quelle contenute nell'autorizzazione concessa.

ARTICOLO 5

A. Le leggi e regolamenti di una Parte Contraente relativi all'entrata o all'uscita dal proprio territorio degli aeromobili impiegati nei servizi aerei convenuti, o relativi all'esercizio di tali aeromobili, mentre operano nel suo territorio, saranno applicati agli aeromobili della impresa aerea designata dall'altra Parte, e saranno osservati da tali aeromobili all'entrata, uscita e permanenza nel territorio della prima Parte.

B. Le leggi ed i regolamenti di una Parte contraente relativi all'entrata nel proprio territorio, o all'uscita, dei passeggeri, dell'equipaggio o della merce trasportata dagli aeromobili, quali regolamento di ingresso, di uscita, di immigrazione, di passaporto, di dogana, o di quarantena, saranno osservati da detti passeggeri, dall'equipaggio e per la merce dell'altra Parte Contraente o in loro nome dai propri agenti all'ingresso o all'uscita o durante la permanenza nel territorio della prima Parte Contraente.

ARTICOLO 6

I certificati di navigabilità, i brevetti e le licenze rilasciate o convalidate da una Parte Contraente, che fossero in vigore, saranno accettate come valide dall'altra Parte Contraente ai fini dell'esercizio delle rotte e servizi convenuti nel presente Accordo, a condizione che i requisiti richiesti per rilasciare o convalidare detti certificati o licenze, siano uguali o più elevati delle norme minime stabilite in conformità con la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale. Ognuna delle Parti Contraenti si riserva il diritto di rifiutare l'accettazione, ai fini delle operazioni sul proprio territorio, dei brevetti e delle licenze rilasciati ai propri cittadini da un altro Stato.

ARTICOLO 7

a). Ciascuna delle Parti Contraenti potrà imporre o permettere che vengano imposte agli aeromobili dell'altra Parte Contraente tariffe giuste e ragionevoli per l'uso degli aeroporti, servizi e installazioni; ciononostante le Parti Contraenti convengono che queste tariffe non debbano essere più elevate di quelle applicate per l'uso di detti aeroporti, servizi ed installazioni, da parte dei propri aeromobili impiegati in servizi internazionali similari.

b). I carburanti, gli olii lubrificanti, i materiali tecnici di consumo, le parti di ricambio, gli utensili e le attrezzature speciali per la manutenzione, così come le provviste di bordo introdotte nel territorio di una Parte Contraente, dall'altra Parte Contraente, per l'uso esclusivo degli aeromobili di detta Parte, saranno esenti, su base di reciprocità, dai diritti doganali, spese di ispezione ed altri diritti similari; ciononostante, non possono essere sbarcati se non con l'autorizzazione delle Autorità doganali dell'altra Parte Contraente.

c). I carburanti, gli olii lubrificanti, gli altri materiali tecnici di consumo, le parti di ricambio, le dotazioni normali e le provviste che si trovino a bordo degli aeromobili delle imprese aeree designate, saranno esenti, su base di reciprocità, all'entrata o all'uscita dal territorio dell'altra Parte Contraente, dai diritti doganali, spese di ispezione ed altri diritti similari anche se tali materiali siano usati o consumati dagli stessi aeromobili nei voli all'interno di detto territorio.

d). I carburanti, gli olii lubrificanti, gli altri materiali tecnici di consumo, le parti di ricambio, le dotazioni normali e le provviste imbarcate a bordo degli aeromobili dell'impresa aerea di una Parte Contraente nel territorio dell'altra Parte Contraente ed impiegati nei servizi aerei internazionali, saranno esenti, su base di reciprocità, dai diritti doganali, spese di ispezione ed altri diritti similari.

e). Gli aeromobili impiegati dall'impresa aerea designata di una Parte Contraente sui servizi convenuti, saranno ammessi nel territorio dell'altra Parte Contraente con esenzione dai diritti doganali, spese di ispezione ed altri diritti similari.

ARTICOLO 8

Le Parti Contraenti convengono che le imprese aeree designate gauranno di pari ed eque possibilità nell'esercizio dei servizi aerei convenuti fra i territori delle Parti Contraenti.

ARTICOLO 9

Nell'esercizio dei servizi aerei convenuti nel presente Accordo da parte delle imprese aeree di ciascuna delle due Parti Contraenti saranno tenuti in considerazione gli interessi delle imprese aeree dell'altra Parte Contraente al fine di non pregiudicare indebitamente i servizi che queste ultime operano.

ARTICOLO 10

Si conviene che i servizi offerti da una impresa aerea designata in base al presente Accordo, avranno per scopo primario di offrire servizi con capacità adeguata alle esigenze del traffico fra i due Paesi.

I servizi offerti dalle imprese aeree sulla

base del presente Accordo, dovranno essere in stretta relazione con le esigenze pubbliche di tali servizi.

Il diritto di imbarcare o sbarcare nell'esercizio dei servizi aerei convenuti, traffico internazionale con destinazione a terzi Paesi o dagli stessi proveniente, in qualsiasi punto o punti delle rotte specificate nella Tabella delle Rotte, verrà esercitato secondo i principi generali di normale sviluppo, che le due Parti Contraenti accettano, e sarà soggetto al principio generale che la capacità offerta sia proporzionata:

A. alle esigenze di traffico tra il Paese di origine ed i Paesi di destinazione finale;

B. alle esigenze di esercizio delle linee aeree dirette;

C. alle esigenze del traffico della zona attraversata dalla linea aerea, tenuto conto dei servizi locali e regionali.

Le due Parti Contraenti convengono di riconoscere che il traffico di quinta libertà è complementare rispetto alle esigenze del traffico tra i territori delle Parti Contraenti, ed allo stesso tempo è sussidiario in relazione alle esigenze del traffico di terza e quarta libertà tra i territori dell'altra Parte Contraente ed un terzo Paese situato lungo la rotta.

Con riferimento a quanto sopra, le due Parti Contraenti riconoscono che lo sviluppo di servizi locali

e regionali é un diritto legittimo dei rispettivi Paesi. Le Parti si accordano pertanto di consultarsi periodicamente sul modo nel quale le norme di questo articolo saranno osservate dalle rispettive imprese aeree designate, al fine di assicurare che i loro interessi non siano danneggiati nei servizi locali e regionali e anche nei loro servizi continentali.

Ogni cambio di aeromobile giustificabile per ragioni di economia di esercizio sar  ammeso in qualsiasi scalo delle rotte designate. Nonostante, nessun cambio di aeromobile potr  effettuarsi nel territorio dell'altra Parte Contraente, quando questo modifichi le caratteristiche dell'esercizio di un servizio a lungo percorso o sia incompatibile con i principi enunciati nel presente Accordo.

Prima di effettuare qualsiasi aumento della capacit  offerta in una delle rotte specificate o nella frequenza del servizio, si dar  avviso con non meno di quindici (15) giorni di anticipo, dalle Autorit  Aeronautiche della Parte Contraente interessata alle Autorit  Aeronautiche dell'altra Parte Contraente. Nel caso in cui quest'ultima consideri che detto aumento non   giustificato dal volume di traffico sulla rotta o che tale aumento pu  danneggiare gli interessi della linea aerea operata da tale Parte, potr  chiedere, entro un termine di quindici (15) giorni, le consultazioni con

l'altra Parte Contraente. Dette consultazioni dovranno iniziarsi entro i trenta (30) giorni successivi alla richiesta e le imprese designate avranno l'obbligo di presentare qualsiasi informazione che sia ad esse richiesta per decidere circa la necessità o giustificazione dell'aumento proposto. Nel caso in cui non si arrivi ad una intesa fra le Parti entro i novanta (90) giorni successivi alla data della richiesta delle consultazioni, la questione sarà sottoposta ad arbitrato ai termini dell'articolo 13. Nel frattempo, l'aumento proposto non potrà avere effetto.

ARTICOLO 11

1.- Le tariffe da applicarsi sui servizi conve
nuti debbono essere stabilite in misura ragionevole, pre
ndendo in debita considerazione tutti i principali fattori ad esse connessi, fra cui il costo di esercizio, un ragio
nevole profitto, le caratteristiche del servizio (quali gli "standars" di velocità e di comfort) e, ove ritenuto opportuno, le tariffe applicate da altre imprese su qualsiasi parte della rotta specificata. Tali tariffe devono essere determinate in conformità delle seguenti disposizioni del presente articolo;

2.- Le tariffe cui si riferisce il paragrafo 1 del presente articolo possono essere concordate, se possi
bile, -per ciascuna delle rotte specificate; tra le imprese designate (ove ritenuto opportuno, in consultazione con altre imprese operanti sulla intera rotta o su parte di essa).

Se detto accordo é raggiunto attraverso i sistemi adottati in materia di tariffe dalla Associazione per il Trasporto Aereo Internazionale (IATA) le tariffe stesse dovranno essere sottomesse per l'approvazione alle Autoritá Aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti almeno quarantacinque (45) giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore. Tale termine puó essere ridotto in casi speciali se le Autoritá aeronautiche concordano in questo senso.

3.- Le tariffe che una impresa aerea designata da una qualsiasi delle Parti Contraenti proponga di stabilire, dovranno coprire il percorso dal punto di origine al punto di destinazione indicati nelle rotte specificate; il percorso tra i suddetti punti ed i punti intermedi e tra questi ultimi; cosí come per i punti al di lá dei punti indicati come terminali, purché si tratti del medesimo numero di volo con il medesimo aeromobile.

4.- In caso di disaccordo fra le imprese designate, per quanto si riferisce alle tariffe, le Autoritá aeronautiche delle Parti Contraenti cercheranno di determinarle di comune accordo.

5.- Qualora le Autoritá aeronautiche non concordino nell'approvazione di una qualsiasi tariffa sottoposta ad esse, secondo quanto é previsto dal paragrafo 2 del presente articolo, o sulla determinazione di una

qualsiasi tariffa, secondo quanto é previsto dal paragrafo 4, il disaccordo deve essere regolato in conformitá delle disposizioni dell'articolo 13 del presente Accordo.

6.- Resta inteso che la procedura dei paragrafi 4, b e del presente, é applicabile unicamente in caso di estremo disaccordo fra le imprese aeree designate e le relative Autoritá aeronautiche. I casi normali di non approvazione delle tariffe per mancato adempimento di determinati requisiti da parte dell'impresa aerea designata richiedente l'approvazione, o per determinate modifiche a regolamenti di applicazione interna potranno essere sempre risolti direttamente fra l'impresa aerea designata e le relative Autoritá Aeronautiche.

7.- a) Nessuna tariffa puó entrare in vigore se le Autoritá aeronautiche di una o dell'altra Parte Contraente non la ritengano di proprio gradimento.

b) In conformitá con le disposizioni del presente Articolo, le tariffe (quando siano state stabilite) debbono rimanere in vigore sino a che non siano fissate nuove tariffe in conformitá con il presente Articolo.

ARTICOLO 12

Ciascuna Parte Contraente potrà in ogni momento chiedere le consultazioni tra le Autoritá competenti delle due Parti al fine di discutere l'interpretazione, l'applicazione o la modifica uel presente Accordo. Dette con-

sultazioni avranno inizio entro sessanta (60) giorni dalla data di ricezione della richiesta fatta dal Ministero degli Affari Esteri degli Stati Uniti del Messico o dal Ministero degli Affari Esteri italiano, secondo il caso. Se si arrivasse ad una intesa sulla modifica dell'Accordo, detta modifica entrerà in vigore attraverso uno scambio di note diplomatiche.

Gli emendamenti così adottati entreranno in vigore allorché entrambe le Parti abbiano ottenuto l'approvazione richiesta per ognuno di essi conformemente alle procedure previste dai rispettivi ordinamenti.

ARTICOLO 13

1. Salvo quei casi in cui il presente Accordo o la sua Tabella delle Rotte dispongano diversamente, qualsiasi controversia fra le Parti Contraenti relativa alla interpretazione o all'applicazione del presente Accordo o della sua Tabella delle Rotte, che non possa essere risolta attraverso consultazioni, sarà sottomessa ad un tribunale arbitrale composto da tre membri, due dei quali saranno nominati da ciascuna delle Parti Contraenti ed il terzo sarà nominato di comune accordo dai primi due membri del Tribunale, alla condizione che tale terzo membro non sia cittadino di una delle due Parti Contraenti.

2. Ciascuna delle Parti Contraenti nominerà un arbitro entro il periodo di sessanta (60) giorni dalla data in cui una qualsiasi delle due Parti Contraenti abbia consegnato all'altra Parte contraente una nota diplomatica

nella quale richieda la risoluzione di una controversia mediante arbitrato; il terzo arbitro sarà nominato entro il periodo di trenta (30) giorni dalla scadenza del termine di sessanta (60) giorni sopra indicato.

3. Se entro il periodo citato non si pervenga ad una intesa nei riguardi del terzo arbitro, lo stesso sarà nominato dal Presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale, in conformità con la prassi in uso.

4. Le Parti Contraenti si impegnano ad attenersi a qualsiasi decisione che sia emessa in conformità con questo Articolo. Le spese del tribunale arbitrale saranno ripartite in parti uguali dalle due Parti.

ARTICOLO 14

Il presente Accordo e qualsiasi emendamento dello stesso saranno registrati presso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 15

Nel caso di entrata in vigore di una Convenzione generale e multilaterale di trasporto aereo cui aderiscano entrambe le Parti Contraenti, il presente Accordo sarà emendato in modo da adattarlo alle disposizioni di detta Convenzione.

ARTICOLO 16

Ciascuna delle due Parti Contraenti potrà, in ogni

momento, notificare all'altra Parte Contraente la sua intenzione di porre fine al presente Accordo, obbligandosi ad informare contemporaneamente l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale. L'Accordo avrà termine sei mesi dopo la data di ricezione di tale notifica. Nel caso che l'altra Parte Contraente non accusasse ricezione della notifica si riterrá che la comunicazione sia stata ricevuta quattordici giorni dopo la data di ricezione della summenzionata comunicazione da parte dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

ARTICOLO 17

Le Autoritá aeronautiche delle due Parti Contraenti si comunicheranno al piú presto possibile la designazione della rispettiva impresa e le informazioni concernenti le autorizzazioni concesse per l'esercizio delle rotte specificate nella Tabella delle Rotte.

ARTICOLO 18

Il presente Accordo é soggetto a ratifica. Lo scambio degli strumenti di ratifica avrà luogo al piú presto possibile nella Città di Roma.

ARTICOLO 19

Il presente Accordo entrerà in vigore alla data dello scambio degli strumenti di ratifica.

ARTICOLO 20

Senza pregiudizio di quanto disposto dall'articolo 16, il presente Accordo rimarrá in vigore fino al 30 novembre 1968 e si intenderá tacitamente rinnovato per un ulteriore periodo di tre anni e cosí in seguito, a meno che una delle Parti Contraenti non richieda la revisione dello stesso con sei mesi di anticipo sulla data di scadenza.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, firmano e suggellano il presente Accordo.

Fatto in duplice esemplare a Città del Messico nelle lingue spagnola e italiana, ambedue i testi facendo ugualmente fede, il 23 del mese di dicembre dell'anno 1965.

PER IL GOVERNO DEGLI STATI UNITI
MESSICANI



PER IL GOVERNO DELLA
REPUBBLICA ITALIANA

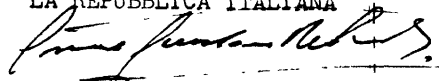


TABELLA DELLE ROTTE

SEZIONE I

L'Impresa Aerea designata dal Governo degli Stati Uniti Messicani avrà il diritto di operare servizi aerei, in ambedue le direzioni, in ognuna delle rotte sottoindicate e di fare scali regolari nei punti specificati in questo paragrafo con il numero iniziale massimo di frequenze autorizzate in ogni direzione con l'aeromobile indicato, così come è precisato in questa Tabella delle Rotte.

<u>RO T T E</u>	<u>A E R O M O B I L E</u>	<u>FREQUENZA</u> <u>SETTIMANALE</u>
	<u>Tipo di aeromobile</u>	<u>Capacità</u>
1. Punti in territorio messicano- New York-punti in Europa-Roma e oltre	DC-8	150
2. Punti in territorio messicano- Miami-punti in Europa-Roma e oltre	DC-8	150

NOTE:

1. L'Impresa Aerea designata non godrà dei diritti di traffico di quinta libertà da e per Roma.
2. L'Impresa Aerea designata non godrà di diritti di fermata intermedia (stop over) da e per Roma.
3. Il vettore designato avrà diritto ad operare soltanto una delle due rotte.
4. Gli scali nelle rotte convenute potranno essere omissi in uno o in tutti i voli, a discrezione della Impresa Aerea designata.

SEZIONE II

L'Impresa Aerea designata dal Governo della Repubblica Italiana avrà il diritto di operare servizi aerei, in ambedue le direzioni, in ognuna delle rotte sottoindicate e di fare scali regolari nei punti specificati in questo paragrafo con il numero iniziale massimo di frequenze autorizzate in ogni direzione con l'aeromobile indicato, così come è precisato in questa Tabella delle Rotte.

<u>R O T T E</u>	<u>A E R O M O B I L E</u>		<u>FREQUENZA</u>
	<u>Tipo di aeromobile</u>	<u>Capacità</u>	<u>SETTIMANALE</u>
1. Punti in territorio italiano-punti in Europa-New York-Città del Messico e oltre	DC-8	150	2
2. Punti in territorio italiano-punti in Europa-Miami-Città del Messico e oltre	DC-8	150	2

NOTE:

1. L'Impresa Aérea designata non godrá dei diritti di traffico di quinta Libertá da e per Città del Messico.
2. L'Impresa Aerea designata non godrá di diritti di fermata intermedia (stop over) da e per Città del Messico.
3. Il vettore designato avrà diritto ad operare soltanto una delle due rotte.
4. Gli scali nelle rotte convenute potranno essere omissi in uno o in tutti i voli, a discrezione della Impresa Aerea designata.

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

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 Ci-
vil Internacional abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre
de 1944;

Considerando que las posibilidades de la aviación co-
mercial 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 vo-
luntad que existen entre ellos;

Considerando que es deseable organizar, sobre ba-
ses equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regu-
lares 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 autori

zada 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 período 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 Continuado" (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 otra 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 ta les derechos inaugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas. Estos derechos en ningún ca so implicarán la facultad de combinar rutas especificadas.

ARTICULO 3

El servicio aéreo de una ruta aérea especificada, po drá 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 de rechos, 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 pro

piedad 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 ma

teriales 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 adecua-

da 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 Con-

tratantes 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 Con-

tratante. En el caso de que ésta 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 II

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 estos; así como a los puntos más allá de los puntos señalados como terminales, con tal que se trate del mismo número de vuelos 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 período 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 regis-

trados 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 fué 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 tacitamente renovado por otro período 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.

Luigi Einaudi

Por el Gobierno de la
República Italiana.

Amintore Fanfani

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 éste 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.

<u>RUTAS</u>	<u>EQUIPO</u>	<u>FRECUENCIA SEMANAL</u>
	<u>Modelo</u> <u>Capacidad</u>	
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.
2. Puntos en territorio italiano-puntos en Europa-Miami-Ciudad de México y más allá.

DC-8	150	2
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.

[SPANISH TEXT -- TEXTE ESPAGNOL]

[Exchange of notes -- Échange de notes]

I

EMBAJADA DE MEXICO
ROMA

1459

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 lo 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, ésta 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 disfrutaban 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 el Continente Americano que no sea en México - Ciudad de México.

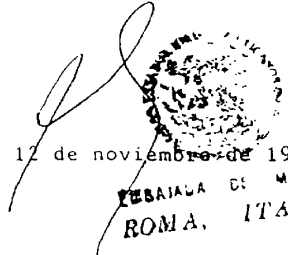
CONDICIONES DE OPERACION

- 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 superfónico.

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



EMBAJADA DE MEXICO
ROMA, ITALIA

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTRANJEROS

R O M A.

[ITALIAN TEXT - TEXTE ITALIEN]

II

Ministero degli Affari Esteri 142/951

074/21987

NOTA VERBALE

Il Ministero degli Affari Esteri presenta i suoi complimenti all'Ambasciata del Messico e ha l'onore di fare riferimento alla nota di codesta Ambasciata n. 1459 del 12 novembre 1990 per informare che la parte italiana concorda circa l'applicazione a titolo provvisorio dei nuovi articoli 7 bis, 7 ter e 7 quater, dell'Accordo sui trasporti aerei del 23 dicembre 1965 nonché della nuova tabella delle rotte annessa allo stesso accordo, in conformità di quanto convenuto con il Memorandum d'intesa del 4 aprile 1990.

Gli articoli in questione e la tabella delle rotte vanno quindi intesi nella seguente formulazione:

Articolo 7 bis

Vendite del trasporto e trasferimenti dei proventi

1. Ciascuna Parte Contraente concede all'impresa designata dall'altra Parte Contraente sulla base di reciprocità il diritto di vendere liberamente in valuta nazionale e/o in divise convertibili i servizi di trasporto aereo ivi inclusi i servizi supplementare resi, sulle rotte specificate e su tutti gli altri servizi della propria rete e sulle reti delle altre compagnie aeree sia direttamente sia tramite agenti.
2. L'impresa designata da ciascuna Parte Contraente sarà libera di trasferire effettivamente all'estero senza nessun ritardo o limitazione le eccedenze degli introiti al netto delle spese provenienti dalle vendite del trasporto di passeggeri, merci e posta ivi compresi gli interessi bancari correlati.
3. Ciascuna Parte Contraente assicurerà all'impresa designata dell'altra Parte Contraente l'effettuazione dei trasferimenti in divise liberamente convertibili in un termine massimo di trenta(30) giorni dalla data della richiesta. A detti trasferimenti dovrà essere applicato il tasso di cambio in vigore alla data della vendita.

4. I privilegi specificati nei paragrafi precedenti saranno concessi soltanto sulla base di stretta reciprocità. Se una Parte Contraente impone limitazioni o ritardi sui trasferimenti della Compagnia designata dell'altra Parte Contraente, quest'ultima avrà titolo a sospendere l'esercizio da parte della Compagnia designata della prima Parte Contraente, dei diritti specificati nei paragrafi 2 e 3 di questo Articolo.

5. Qualora il sistema di pagamento tra le Parti Contraenti sia disciplinato da un accordo speciale, questo accordo sarà applicato.

Art. 7 ter

Esenzioni dagli Oneri doganali e da altri oneri

1. Gli aeromobili impiegati nei servizi aerei internazionali da parte dell'impresa designata di una Parte Contraente, nonché il loro normale equipaggiamento, le parti di ricambio compresi i motori (i quali dovranno uscire dal Paese in caso di sostituzione), le riserve di carburante e lubrificante e le provviste di bordo di detti aeromobili (inclusi gli alimenti, le bevande ed il tabacco), che sono a bordo di tali aeromobili saranno esentati dall'altra Parte Contraente da ogni tipo di oneri doganali, dai gravami d'ispezione e da ogni altro onere fiscale all'entrata nel territorio dell'altra parte Contraente, purchè tale normale equipaggiamento e tali altri articoli rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Saranno altresì esentati dagli stessi oneri doganali e gravami, ad eccezione degli oneri relativi al servizio reso:
 - a) i carburanti, lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio, compresi i motori (i quali dovranno uscire dal Paese in caso di sostituzione), e l'equipaggiamento normale di bordo introdotti nel territorio di una Parte Contraente dall'impresa di navigazione aerea designata dall'altra Parte Contraente e destinati all'uso esclusivo degli aeromobili di detta linea aerea:

 - b) i carburanti, lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio compresi i motori (i quali dovranno uscire dal Paese in

caso di sostituzione) e l'equipaggiamento normale di bordo imbarcato nel territorio di ciascuna Parte Contraente sull'aeromobile della compagnia designata da una Parte Contraente, nel corso dell'operazione di servizi aerei convenuti, nell'ambito dei limiti e delle condizioni stabiliti dalle Autorità competenti della detta altra Parte Contraente, destinati solo all'uso e consumo di volo.

3. I materiali che fruiscono delle esenzioni dagli oneri doganali e dagli altri oneri fiscali di cui ai precedenti paragrafi non saranno utilizzati per scopi diversi dai servizi aerei internazionali e dovranno essere riesportati in caso di mancata utilizzazione, a meno che non ne sia autorizzata la cessione ad altra compagnia aerea internazionale o la loro importazione definitiva secondo le prescrizioni in vigore nel territorio della Parte Contraente interessata.
4. Le esenzioni previste dal presente articolo, applicabili anche alla parte dei suddetti materiali usata o consumata durante il sorvolo del territorio della Parte Contraente che concede l'agevolazione, vengono accordate su base di reciprocità e possono essere subordinate all'osservanza di specifiche formalità normalmente applicate nel detto territorio, ivi compresi controlli doganali.

Articolo 7 quater

Rappresentanza delle Compagnie

1. Ciascuna Parte Contraente concederà alla compagnia dell'altra Parte Contraente, su base di reciprocità, il diritto di mantenere nei punti specificati di una rotta stabilita sul proprio territorio, uffici e personale direttivo, scelto tra cittadini di ciascuna o di entrambe le Parti Contraenti che possa essere necessario per le esigenze della compagnia designata.
2. L'impiego di cittadini di Paesi terzi nel territorio di ciascuna Parte Contraente sarà in via temporanea permesso subordinatamente all'approvazione delle Autorità competenti.
3. Tutto il personale sopra citato sarà soggetto alle leggi relative

all'ammissione ed alla permanenza sul territorio dell'altra Parte Contraente come pure alle leggi, regolamenti e disposizioni amministrative che si applicano in quel territorio.

4. Il numero di tale personale, stabilito da un accordo fra le compagnie designate, sarà sottoposto per l'approvazione alle competenti Autorità delle due Parti Contraenti.


5. Ciascuna Parte Contraente fornirà ogni assistenza e facilitazione necessarie ai citati uffici e personale. 

Tabella delle rotte

Sezione III

La Compagnia aerea designata dal Governo degli Stati Uniti Messicani, avrà diritto di operare servizi aerei di linea sulla seguente rotta:

Punti in Messico - Un punto in Europa che non sia Italia - Roma.

Condizioni operative

1. La compagnia aerea designata potrà omettere su uno o tutti i voli il punto intermedio.
2. La compagnia aerea designata è autorizzata ad esercitare diritti di traffico di 5^a libertà da e per il punto in Europa ed avrà diritto di cambiare il punto intermedio in Europa dandone avviso all'altra Parte con tre mesi di anticipo.
3. La compagnia aerea designata potrà operare, durante il primo anno di operazione, 3 frequenze settimanali sulla rotta specificata. Dopo il primo anno di operazione, secondo le proprie esigenze, essa potrà operare fino a 7 frequenze settimanali senza previa consultazione; tuttavia la Parte messicana dovrà preventivamente notificarlo all'altra Parte per iscritto con un preavviso ragionevole. Si potrà utilizzare qualsiasi tipo di aeromobile, eccetto il supersonico.

Sezione IV

La compagnia aerea designata dal Governo della Repubblica Italiana avrà il diritto di operare servizi aerei di linea sulla seguente rotta:

Punti in Italia - Un punto nel Continente Americano che non sia in Messico - Città del Messico.

Condizioni operative

1. La compagnia aerea designata potrà omettere su uno o tutti i voli il punto intermedio.
2. La compagnia aerea designata è autorizzata ad esercitare diritti di traffico di 5^a libertà da e per il punto nel continente americano ed avrà diritto di cambiare il punto intermedio nel continente americano dandone avviso all'altra Parte con tre mesi di anticipo.
3. La compagnia aerea designata potrà operare, durante il primo anno di operazione, 3 frequenze settimanali sulla rotta specificata. Dopo il primo anno di operazione, secondo le proprie esigenze, essa potrà operare fino a 7 frequenze settimanali senza previa consultazione; tuttavia la Parte italiana dovrà preventivamente notificarlo all'altra Parte per iscritto con un preavviso ragionevole. Si potrà utilizzare qualsiasi tipo di aeromobile, eccetto il supersonico.

Il Ministero degli Affari Esteri informa che è in corso la procedura costituzionale di ratifica e si avvale dell'occasione per rinnovare all'Ambasciata del Messico gli atti della sua più alta considerazione.

Roma, 29 novembre 1990

All'Ambasciata del Messico

R O M A

[TRANSLATION – TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE UNITED MEXICAN STATES AND THE ITALIAN REPUBLIC

The Government of the United Mexican States and the Government of the Italian Republic,

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

Considering that the possibilities of commercial aviation as a means of transport and of promoting friendly understanding and goodwill among peoples are increasing from day to day,

Desiring to strengthen still further the cultural and economic bonds which link their peoples and the understanding and goodwill which exist between them,

Considering that it is desirable to organize, on an equitable basis of equality and reciprocity, regular air services between the two countries, in order to achieve greater co-operation in the field of international air transport,

Desiring to conclude an agreement which will facilitate the attainment of the aforementioned objectives,

Have decided to conclude an air transport agreement and, to this end, have appointed as their plenipotentiaries:

The Government of the United Mexican States, His Excellency Mr. Antonio Carrillo Flores, Secretary for External Relations, and

The Government of the Italian Republic, His Excellency Mr. Enrico Guastone Belcredi, Ambassador of the Italian Republic to Mexico,

Who, having exchanged their full powers, found to be in good and due form, have agreed as follows:

Article 1

For the purposes of this Agreement:

A. The term "Agreement" means this Agreement and the route schedule annexed hereto;

B. The term "aeronautical authorities" means: in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Transport or any person or body authorized to perform the functions at present exercised by the Ministry of Communications and Transport; and, in the case of the Italian Republic, the Directorate General of Civil Aviation or any person or body authorized to perform the functions at present exercised by the Directorate General of Civil Aviation;

C. The term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

D. The term "designated airline" means an airline the name of which has been communicated by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the airline which will operate a route or routes specified in the route schedule annexed to the Agreement;

E. The term "territory", referring to a State, means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, jurisdiction or trusteeship of the said State;

F. The term "air service" means any scheduled air service operated by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail;

G. The term "international air service" means an air service which passes through the airspace over the territory of more than one State;

H. The term "stop for non-traffic purposes" (technical stop) means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

I. The term "capacity of an aircraft" means the payload of an aircraft expressed in terms of the number of seats for passengers and the weight of cargo and mail;

J. The term "capacity offered" means the total capacity of the aircraft utilized for the operation of each of the agreed air services, multiplied by the frequency with which the said aircraft operate over a given period;

K. The term "air route" means the scheduled route to be followed by an aircraft assigned to regular air service;

L. The term "specified route" means the route described in the route schedule annexed to this Agreement;

M. The term "passenger load factor" means the ratio of the number of passengers carried by an airline on a specified route over a given period to the number of seats offered by the same airline on the same route over the same period;

N. The term "frequency" means the number of round trips over a given period that an airline operates on a specified route;

O. The term "change of gauge" means the substitution of one aircraft for another of different capacity on a specified route;

P. The term "scheduled flights" means the flights made by the designated airlines on specified routes in accordance with the authorized time-tables; and

Q. The term "through service" means the service operated by an airline, without a change of aircraft, from a point in the territory of one Contracting Party to another point in the territory of the other Contracting Party and beyond the points specified.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the necessary rights for the provision of air services by the designated airlines, as follows: the right of transit, the right to make technical stops and the right of entry and departure for commercial flights carrying international traffic in passengers, cargo and mail at the points in its territory named on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the annexed route schedule. The fact that such rights may not be exercised immediately shall not preclude the subsequent inauguration of air services by the airlines of the Contracting Party to

which such rights are granted over the routes specified in the said route schedule. In no case shall the aforementioned rights imply the right to combine specified routes.

Article 3

Air service on a specified route may be inaugurated by the designated airline immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which the rights are granted, after the other Contracting Party has given the necessary authorization. That other Party is obliged to give such authorization, provided that the designated airline meets the requirements imposed by the competent aeronautical authorities of the said Party, in accordance with the laws and regulations normally applied by those authorities.

Article 4

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke authorization for the operation of an air service by the airline designated by the other Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of the other Party, or if the airline fails to comply with the laws and regulations referred to in this Agreement, or if the airline or the Government designating it ceases to fulfil the conditions under which the rights are accorded or the conditions stipulated in the authorization granted.

Article 5

A. The laws and regulations of one Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft operated on international air services, or relating to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Party and shall be complied with by such aircraft on entering or departing from and while within the territory of the first Party.

B. The laws and regulations of one Party relating to the admission to or departure from its territory of the passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations governing entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by such passengers, crew or cargo of the other Party, or by agents acting on their behalf, on entry into or departure from or while within the territory of the first Party.

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the routes and services described in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article 7

(a) Each Party may impose or permit to be imposed on aircraft of the other Party fair and reasonable charges for the use of airports, services and installations. The Parties agree, however, that the charges shall not be higher than those paid for the use of such airports, services and installations by their respective national aircraft used in similar international service.

(b) Fuel, lubricating oils, technical supplies for consumption, spare parts, tools and special equipment for maintenance work, as well as stores, introduced into the territory of one Party by the other Party solely for use by aircraft of the latter Party, shall be exempt, on a basis of reciprocity, from customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes; however, they may be disembarked only with the authorization of the customs authorities of the other Contracting Party.

(c) Fuel, lubricating oils, other technical supplies for consumption, spare parts, standard equipment and stores retained on board aircraft of the designated airlines shall be exempt, on a basis of reciprocity, from customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes on arrival in or departure from the territory of the other Party, even if such articles are used or consumed by such aircraft on flights within the said territory.

(d) Fuel, lubricating oils, other technical supplies for consumption, spare parts, standard equipment and stores taken on board aircraft of the airlines of one Party in the territory of the other Party and used in international service shall be exempt, on a basis of reciprocity, from customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes.

(e) Aircraft used by the airline designated by a Contracting Party in the agreed service shall, upon entering the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees and other similar duties and taxes.

Article 8

The Parties agree that the designated airlines shall be accorded fair and reasonable treatment to ensure equal opportunity for the operation of agreed air services between the territories of the Parties.

Article 9

In the operation by the designated airlines of either Party of the air services referred to in this Agreement, the interests of the airlines of the other Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services provided by the latter airlines.

Article 10

It is agreed that the services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their principal objective the provision of air transport with capacity adequate to the requirements of traffic between the two countries.

The services provided by the airlines operating under this Agreement shall be closely related to the public demand for such services.

The right to take on or put down, in the operation of such services, international traffic to or from third countries at any point or points on the routes specified in the route schedule shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development, which both Contracting Parties accept, and shall be subject to the general principle that air transport capacity must be related to:

- (a) Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) The requirements of through traffic; and
- (c) Traffic requirements of the area through which the route passes, after local and regional services have been taken into account.

The Contracting Parties agree to recognize that fifth freedom traffic is complementary to the traffic needs on the routes between the territories of the Contracting Parties and is subsidiary with regard to the needs of third freedom and fourth freedom traffic between the territory of the other Contracting Party and a third country on the route.

With reference to the above provisions, the Contracting Parties recognize that the development of local and regional services constitutes a legitimate right of their respective countries. Consequently, they agree to consult each other periodically on the way in which the rules of this article are to be applied by their respective designated airlines in order to ensure that their interests in local and regional service, as well as their continental service, will not be prejudiced.

Any change of gauge justified by reason of economy of operation shall be permitted at any point on the specified routes. However, no change of gauge may be made in the territory of the other Contracting Party where it would alter the operating pattern of through traffic or would be incompatible with the principles set forth in this Agreement.

Before any increase is made in the capacity offered or the frequency of service on one of the specified routes, notice shall be given not less than fifteen (15) days in advance by the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Should the latter Party consider such an increase to be unjustified in view of the volume of traffic on the route or to be detrimental to the interests of the airline designated by it, it may, within fifteen (15) days, request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall be initiated within thirty (30) days from the request, and the designated airlines shall be required to submit any information requested of them so as to enable the need or justification for the proposed increase to be determined. If no agreement is reached between the Parties within ninety (90) days from the date of the request for consultation, the question shall be submitted to arbitration in accordance with the provisions of article 13. In the meantime, the proposed increase shall not be put into effect.

Article 11

1. The tariffs for each agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all principal relevant factors, including the cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service (that is, the standards of speed and comfort) and, if convenient, the tariffs set by other airlines for any portion of the specified route. The tariffs shall be established in accordance with the subsequent provisions of this article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article may, where possible, be established by mutual agreement by the designated airlines (if convenient, after consultation with other airlines operating over all or part of the same route). If, in reaching an agreement, the designated airlines use the procedures established by the International Air Transport Association (IATA) for the fixing of tariffs, those tariffs must be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the date proposed for their entry into force. In special cases, the time-limit may be reduced if the aeronautical authorities so agree.

3. The tariffs which an airline designated by either of the Contracting Parties proposes to establish must include the rates from the point of departure to the destination indicated in the specified routes, from the point of departure and the destination to intermediate points and between intermediate points, and to points beyond the terminal points indicated, provided that the same flight number and the same aircraft are involved.

4. In the event of a dispute between the designated airlines with regard to tariffs, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to fix the tariff by mutual agreement.

5. In the event that the aeronautical authorities cannot agree on the approval of a particular tariff submitted to them, under paragraph 2 of this article, or on the fixing of a particular tariff, under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 13 of this Agreement.

6. It is understood that the procedure provided for in paragraphs 4 and 5 and this paragraph shall be applicable only in cases of extreme conflict between the designated airlines and the aeronautical authorities concerned. Normal cases involving the non-approval of tariffs as a result of a failure to comply with certain requirements on the part of the designated airline requesting approval or as a result of certain amendments to internal regulations may always be settled directly between the designated airline and the competent aeronautical authorities.

7. (a) A tariff shall not enter into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party consider it unsatisfactory;

(b) Established tariffs shall remain in force until new tariffs are fixed in accordance with the provisions of this article.

Article 12

Consultation between the competent authorities of the Contracting Parties for the purpose of discussing the interpretation, application or amendment of this Agreement may be requested at any time by either Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request made by the Ministry of Foreign Affairs of the United Mexican States or by the Ministry of Foreign Affairs of the Italian Republic, as the case may be. If an agreement to amend the Agreement is reached, such agreement shall be formalized by means of an exchange of diplomatic notes.

The amendments so agreed shall enter into force once both Parties have obtained the approval required under the procedures provided for in their respective legislation.

Article 13

1. Except as otherwise provided in this Agreement or its route schedule, any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its route schedule which cannot be settled through consultation shall be submitted to an arbitral tribunal composed of three members, one of whom shall be designated by each of the Contracting Parties and the third by agreement between the first two members of the tribunal, on condition that the third member is not a national of either of the Contracting Parties.

2. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty (60) days of the date of delivery by either Contracting Party to the other of a diplomatic note requesting the settlement of a dispute by arbitration; the third arbitrator shall be designated within thirty (30) days of the expiration of the sixty (60) days referred to above.

3. If within the term indicated no agreement is reached concerning the third arbitrator, the post shall be filled by a person appointed for that purpose by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization, in conformity with its practice.

4. The Contracting Parties agree to abide by any decision handed down in accordance with this article. The costs of the arbitral tribunal shall be prorated between the Parties.

Article 14

This Agreement and all amendments to it shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform to the provisions of that convention.

Article 16

Either of the Parties may at any time notify the other Party of its intention to terminate this Agreement, undertaking the obligation of simultaneously notifying the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall cease to have effect six months after the date of receipt of the notice of termination. If the other Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

The aeronautical authorities of the two Parties shall communicate to each other as soon as possible their designation of an airline or airlines together with information relating to the authorizations given for the operation of the routes specified in the route schedule.

Article 18

This Agreement is subject to ratification. The exchange of the instruments of ratification shall take place as soon as possible at Rome.

Article 19

This Agreement shall enter into force on the date of exchange of the instruments of ratification.

Article 20

Without prejudice to the provisions of article 16, this Agreement shall remain in force until 30 November 1968 and shall be tacitly understood to have been renewed for successive periods of three (3) years unless one of the Contracting Parties requests revision of the Agreement six (6) months before the date of its termination.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement and have thereto affixed their seals.

Done on 23 December 1965 at Mexico City, in duplicate in the Spanish and Italian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United Mexican States:

ANTONIO CARRILLO FLORES

For the Government of the Italian Republic:

ENRICO GUASTONE BELCREDI

ROUTE SCHEDULE

Section I

The airline designated by the Mexican Government shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified and to make scheduled stops at the points indicated in this paragraph, with the maximum initial frequencies authorized in each direction with the equipment mentioned, as indicated in this route schedule.

Route	Equipment		Weekly frequency
	Model	Capacity	
1. Points in Mexican territory – New York – points in Europe – Rome and points beyond	DC – 8	150	2
2. Points in Mexican territory – Miami – Points in Europe – Rome and points beyond	DC – 8	150	2

NOTES:

- (1) The designated airline may not exercise fifth freedom rights en route to and from Rome.
- (2) The designated airline may not exercise stopover rights en route to and from Rome.
- (3) The operator shall be entitled to operate only one of the two routes.
- (4) Intermediate points on the specified route may be omitted on some or all flights at the discretion of the designated airlines.

SECTION II

The airline designated by the Italian Government shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified and to make scheduled stops at the points indicated in this paragraph, with the maximum initial frequencies authorized in each direction with the equipment specified, as indicated in this route schedule.

Route	Equipment		Weekly frequency
	Model	Capacity	
1. Points in Italian territory – Points in Europe – New York – Mexico City and points beyond	DC – 8	150	2
2. Points in Italian territory – Points in Europe Miami – Mexico City and points beyond	DC – 8	150	2

NOTES:

(1) The designated airline may not exercise fifth freedom rights en route to and from Mexico City.

(2) The designated airline may not exercise stopover rights en route to and from Mexico City.

(3) The operator shall be entitled to operate only one of the two routes.

(4) Intermediate points on the specified route may be omitted on any or all flights at the discretion of the designated airline.

EXCHANGE OF NOTES

I

EMBASSY OF MEXICO

ROME

1459

The Embassy of Mexico has the honour to refer to the negotiations that took place in Rome from 3 to 4 April 1990 between the delegations of Mexico and Italy and to propose to the Ministry of Foreign Affairs on behalf of the Mexican Government an amendment to the Agreement on Air Transport signed by both countries on 23 December 1965, which reads as follows:

Article 7 bis. Sales and transfers of utilities

1. Each Contracting Party shall grant to the airline designated by the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to sell freely, either directly or through agents, in national currency and/or convertible currencies, air transport services, including complementary services carried out on the routes specified or other services in the same network or the networks of other airline companies.

2. The airline designated by each Contracting Party shall be free to transfer abroad effectively, without any delay or restriction, revenues in excess of costs relating to the sale of passenger, cargo and mail traffic, including bank interest derived therefrom.

3. Each Contracting Party shall ensure that the airline designated by the other Contracting Party is able to transfer funds in a freely convertible currency within a period of thirty (30) days following the date of the application. The rate of exchange in effect on the date of the sale shall apply to such transfers.

4. The privileges mentioned in the preceding paragraphs shall be granted only on the basis of reciprocity. If one Contracting Party imposes restrictions or delays on the transfers of the airline designated by the other Contracting Party, the latter Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by the airline designated by the first Contracting Party of the rights specified in paragraphs 2 and 3 of this article.

5. In the event that the system of payments between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

Article 7 ter. Exemption from customs duties and other charges

1. Aircraft operated in international air services by the airlines designated by either Contracting Party, as well as their standard equipment, spare parts, including engines (which shall be exported once they have been replaced), stocks of fuel and lubricants and stores (including food, beverages and tobacco), placed on board such aircraft, shall be exempted by the other Contracting Party from all customs duties, inspection fees or other

taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such standard equipment and the items mentioned remain on board the aircraft.

2. The following shall also be exempt from the same duties and charges, with the exception of charges for services rendered:

(a) Fuel, lubricants, on-board supplies, spare parts, including engines (which shall be exported once they have been replaced) and standard equipment placed on board the aircraft of the airline designated by one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for the exclusive use of the aircraft of that airline.

(b) Fuel, lubricants, on-board supplies, spare parts, including engines (which shall be exported once they have been replaced) and standard equipment placed on board an aircraft of the airline designated by a Contracting Party in the territory of either Contracting Party in the course of operating agreed air services within the scope of the limits and conditions set by the competent authorities of that other Contracting Party and intended solely for use or consumption in flight.

3. Materials exempted from customs duties and other tax charges under the preceding paragraphs shall not be used for other purposes by the international air services and shall be re-exported if they are not used, unless their transfer to another international airline or their final importation have been authorized under the regulations prevailing in the Contracting Party concerned.

4. The exemptions provided for in this article, which shall be applicable also to that portion of the said materials used or consumed during service in the territory of the Contracting Party that grants the facility, shall be granted on a reciprocal basis or may be subject to specific procedures normally applied in that territory, including customs controls.

Article 7 quater. Representation of the airlines

1. Each Contracting Party shall grant, on a reciprocal basis, to the airline of the other Contracting Party the right to maintain, at the points specified in a route established in its own territory, offices and management staff consisting of nationals of either or both Contracting Parties who may be needed by the designated airline.

2. The hiring of nationals of third countries in the territory of either Contracting Party shall be allowed temporarily, subject to prior approval by the competent authorities.

3. All of the staff mentioned above shall be subject to the laws governing admission to and residence in the territory of the other Contracting Party, as well as to the laws, regulations and administrative provisions that are applicable in that territory.

4. The size of that staff, established by agreement between the designated airlines, shall be submitted for approval to the competent authorities of both Contracting Parties.

5. Each Contracting Party shall accord all necessary assistance and facilities to the aforementioned offices and staff.

"ROUTE SCHEDULE

SECTION III

The airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate scheduled air services on the following route:

Points in Mexico – points in Europe not in Italy – Rome

CONDITIONS OF OPERATION

1. The designated airline may omit the intermediate point on one or all of its flights.
2. The designated airline shall be authorized to exercise fifth freedom air traffic rights on flights to and from Europe and shall have the right to change the intermediate point in Europe, with three months' notice to the other Party.
3. The designated airline shall be entitled, during the first year of operations, to operate 3 flights per week on the specified route. After the first year of operations it shall be able, depending on its interests, to operate up to 7 flights per week without previous consultation, but the Party concerned shall so notify the other Party unilaterally and in writing within a reasonable time. Any type of equipment may be used except for supersonic.

SECTION IV

The airline designated by the Government of the Italian Republic shall be entitled to operate scheduled air services on the following route:

Points in Italy -- a point on the American continent not in Mexico -- Mexico City

CONDITIONS OF OPERATION

1. The designated airline may omit the intermediate point on one or all of its flights.
2. The designated airline shall be authorized to exercise fifth-freedom air traffic rights on flights to and from the American continent and shall have the right to change the intermediate point on the American continent, with three months notice to the other Party.
3. The designated airline shall be entitled, during the first year of operations, to operate 3 flights per week on the specified route. After the first year of operations it shall be able, depending on its interests, to operate up to 7 flights per week without previous consultation but the Party concerned shall so notify the other Party unilaterally and in writing within a reasonable time. Any type of equipment may be used except for supersonic.

If the Italian Government agrees to the wording of this proposal, this Note and your reply shall be deemed to constitute an agreement between our two countries, which shall apply provisionally from the date of your reply and shall enter into force once both Parties have notified each other that their respective legal requirements have been fulfilled, in accordance with article 12 of the said Agreement.

Accept, Sir, etc.

Rome, 12 November 1990

Embassy of Mexico
Rome, Italy

Ministry of Foreign Affairs
Rome

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

074/1987

Note verbale

The Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Embassy of Mexico and has the honour to refer to the Embassy's note no. 1459 of 12 November 1990 and to inform the Embassy that the Italian side agrees to the provisional application of new articles 7 bis, 7 ter and 7 quater amending the Agreement on Air Transport of 23 December 1965 as well as the new route schedule annexed to that agreement, in conformity with the Memorandum of Understanding of 4 April 1990.

The articles in question and the route schedule read as follows:

[See note I]

The Ministry of Foreign Affairs informs the Embassy that the constitutional procedures for ratification have been started and takes this opportunity to reiterate to the Embassy of Mexico the assurances of its highest consideration.

Rome, 29 November 1990

Embassy of Mexico
Rome

[TRANSLATION – TRADUCTION]

CONVENTION SUR LES TRANSPORTS AERIENS ENTRE LES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE ET LA REPUBLIQUE ITALIENNE

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique et le Gouvernement de la République italienne;

En tant que parties à la Convention sur l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Considérant que les possibilités de l'aviation commerciale comme moyen de transport et comme moyen de promotion de l'amitié et de la bonne volonté entre les peuples augmentent de jour en jour;

Désirant resserrer encore davantage les liens culturels et économiques qui unissent les peuples ainsi que l'entente et la bonne volonté qui existent entre eux;

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser, sur des bases équitables d'égalité et de réciprocité, les services aériens réguliers entre les deux pays, afin de parvenir à une meilleure coopération dans le domaine du transport aérien international;

Désirant conclure une convention qui facilite la réussite des objectifs mentionnés;

Ont décidé de conclure une Convention Aérienne et, à cet effet, ont nommé comme plénipotentiaires :

Pour le Gouvernement des États-Unis du Mexique : Son Excellence Monsieur Antonio Carrillo Flores, Secrétaire des Relations Extérieures;

Pour le Gouvernement de la République italienne : Son Excellence Monsieur Enrico Guastone Belcredi, Ambassadeur de la République italienne au Mexique;

Qui, après échange de leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Aux fins de la présente Convention :

A. Le terme « Convention » signifie la présente Convention et le tableau des Routes y annexé.

B. Le terme « Autorités aéronautiques » signifie dans le cas des États-Unis du Mexique, le Secrétariat des Communications et Transports ou la personne ou entité qui serait autorisée à remplir les fonctions qu'exerce actuellement le Secrétariat des Communications et Transports; et dans le cas de la République italienne, l'Inspection générale de l'Aviation civile ou la personne ou entité qui serait autorisée à remplir les fonctions exercées actuellement par l'Inspection générale de l'Aviation civile.

C. Le terme « Compagnie aérienne » signifie toute entreprise de transport aérien qui offre ou exploite un service aérien international.

D. Le terme « Compagnie aérienne désignée » signifie la compagnie aérienne que les autorités aéronautiques d'une des Parties contractantes auraient notifiée aux autorités aé-

ronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant la compagnie aérienne qui exploitera une route ou plusieurs des routes de celles spécifiées dans le tableau des Routes annexé à la présente Convention.

E. Le terme « territoire », se rapportant à un État, signifie l'étendue terrestre et les eaux territoriales adjacentes qui sont sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, la juridiction ou la tutelle dudit État.

F. Le terme « Service aérien » signifie tout service aérien régulier effectué par des aéronefs, destiné au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier.

G. Le terme « Service aérien international » signifie un service aérien qui passe par l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État.

H. Le terme « Escale à des fins non commerciales » (escale technique) signifie un atterrissage à des fins qui ne sont pas celles d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

I. Le terme « Capacité d'un aéronef » signifie la charge commerciale d'un aéronef exprimée en fonction du nombre de sièges pour passagers et du poids pour les marchandises et le courrier.

J. Le terme « Capacité offerte » signifie le total des capacités des aéronefs utilisés dans l'exploitation de chacun des services aériens convenus, multiplié par la fréquence à laquelle ces aéronefs opèrent pendant une période donnée.

K. Le terme « Route aérienne » signifie l'itinéraire préétabli que doit suivre un aéronef assigné à un service aérien régulier.

L. Le terme « Route spécifiée » signifie la route décrite dans le tableau des Routes joint à la présente Convention.

M. Le terme « Coefficient de chargement de passagers » signifie la relation entre le nombre de passagers que transporte une compagnie aérienne sur une route spécifiée et pendant un laps de temps donné, divisé par le nombre de sièges offerts par cette même compagnie aérienne sur la même route et pendant le même laps de temps.

N. Le terme « Fréquence » signifie le nombre total de vols qu'une compagnie aérienne effectue en un laps de temps donné sur une route spécifiée.

O. Le terme « Rupture de charge » signifie le fait de changer sur une route spécifiée un aéronef par un autre, de capacité différente.

P. Le terme « vols d'itinéraire » signifie les vols effectués par les compagnies aériennes désignées sur les routes spécifiées, rattachés aux horaires autorisés.

Q. Le terme « service prolongé » (Through Plane Service) signifie le service qu'effectue une compagnie aérienne, sans changer d'aéronef, d'un point du territoire d'une Partie contractante à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante, et au-delà des points mentionnés.

Article 2

Chacune des Parties concède à l'autre les droits nécessaires à la prestation de services aériens par les compagnies aériennes désignées et ce comme suit : droits de transit, de faire des escales techniques et d'entrer et de sortir en vols commerciaux se rapportant au trafic international de passagers, de marchandises et de courrier aux points de son terri-

toire mentionnés dans chacune des routes spécifiées au paragraphe approprié du Tableau des routes ci-joint. Le fait que de tels droits ne sont pas exercés immédiatement n'empêchera pas que les compagnies aériennes de la Partie à laquelle ceux-ci ont été accordés n'inaugurent postérieurement les services aériens sur les routes spécifiées dans ledit Tableau des Routes. Ces droits n'impliqueront en aucun cas la faculté de combiner des routes spécifiées.

Article 3

Le service aérien d'une route spécifiée pourra être inauguré par la compagnie aérienne désignée immédiatement ou à une date ultérieure selon le désir de la Partie à laquelle sont concédés les droits, dès que l'autre Partie aura octroyé le permis correspondant. Ladite autre Partie est obligée de l'octroyer en exigeant de la compagnie aérienne désignée qu'elle satisfasse aux conditions des Autorités aéronautiques compétentes de ladite Partie, en conformité avec les lois et règlements ordinairement appliqués par lesdites Autorités.

Article 4

Chaque Partie se réserve le droit de ne pas concéder à la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie ou de retirer à celle-ci le droit d'effectuer un service aérien, au cas où elle ne serait pas convaincue de manière satisfaisante qu'une proportion importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite compagnie aérienne sont aux mains de nationaux de l'autre Partie, ou au cas où ladite compagnie aérienne ne respecterait pas les lois et règlements mentionnés dans la présente Convention, ou au cas où la compagnie aérienne ou le Gouvernement qui l'a désignée cesserait de remplir les conditions auxquelles sont accordés les droits ou celles contenues dans le permis accordé.

Article 5

A. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire ou à la sortie de celui-ci des aéronefs utilisés en navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs pendant qu'ils se trouvent sur son territoire, seront appliqués aux aéronefs de la compagnie aérienne ou des compagnies aériennes désignées par l'autre Partie et seront observés par lesdits aéronefs à l'entrée ou à la sortie du territoire de la première Partie et pendant qu'ils seront sur celui-ci.

B. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire ou à la sortie de celui-ci des passagers, de l'équipage ou du chargement des aéronefs, tels que les règlements d'entrée, d'expédition, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, seront observés par lesdits passagers, équipages ou chargement de l'autre Partie ou en son nom par ses agents, à l'entrée ou à la sortie du territoire de la première Partie ou pendant qu'ils se trouvent sur celui-ci.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie, qui seraient en vigueur, seront acceptés comme valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des routes et services stipulés dans la présente Convention, pour autant que les conditions qui ont été exigées pour délivrer ou valider lesdits certificats ou licences soient égales ou supérieures aux normes minima établies conformément à la Convention sur l'Aviation civile internationale. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser d'accepter à des fins de vols sur son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 7

a) Chacune des Parties pourra imposer ou permettre que soient imposées aux aéronefs de l'autre Partie, des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports, services et installations. Cependant, les Parties conviennent de ce que lesdites redevances ne seront pas supérieures à celles qui sont appliquées pour l'utilisation desdits aéroports, services et installations par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

b) Le combustible, les huiles lubrifiantes, les matériaux techniques de consommation, les pièces de rechange, les outils et les équipements spéciaux pour le travail d'entretien ainsi que les provisions, introduits sur le territoire de l'une des Parties par l'autre Partie, à l'usage exclusif des aéronefs de ladite Partie, seront exempts, sur base de réciprocité, des droits de douane, droits d'inspection et autres droits et taxes similaires; cependant, ceux-ci ne pourront être débarqués qu'avec le consentement des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

c) Le combustible, les huiles lubrifiantes, les autres matériaux techniques de consommation, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions qui se trouveraient à bord des aéronefs des lignes aériennes désignées seront, à leur arrivée en territoire de l'autre Partie ou à leur sortie de celui-ci, exonérées, sur base de réciprocité, des droits de douane, des droits d'inspection et autres droits et impôts similaires, même lorsque lesdits articles sont utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols sur le territoire intéressé.

d) Le combustible, les huiles lubrifiantes, les autres matériaux techniques de consommation, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions qui seraient mis à bord des aéronefs des compagnies d'une Partie sur le territoire de l'autre et utilisés pour des services internationaux, seront exempts, sur base de réciprocité, des droits de douane, des droits d'inspection et autres droits et impôts similaires.

e) Les aéronefs utilisés par la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante pour les services autorisés seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, droits d'inspection et autres droits et impôts similaires.

Article 8

Les Parties conviennent que les compagnies aériennes désignées jouiront d'un traitement juste et équitable, afin qu'elles puissent exploiter avec d'égales possibilités les services aériens concédés entre les territoires des Parties contractantes.

Article 9

Dans l'exploitation des services aériens consignés dans la présente Convention par les compagnies aériennes d'une quelconque des Parties, les intérêts des compagnies aériennes de l'autre Partie seront pris en considération afin de ne pas effectuer indûment les services prestés par ces dernières.

Article 10

Il est entendu que les services prestés par une compagnie aérienne désignée conformément à la présente Convention auront pour objectif premier de fournir un transport aérien dont la capacité sera adaptée aux nécessités du trafic entre les deux pays.

Les services assurés par les compagnies aériennes qui opèrent conformément à la présente Convention devront s'adapter étroitement aux besoins publics de ces services.

Le droit d'embarquer ou de débarquer, dans l'exploitation desdits services en trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sur l'un ou l'autre des points des routes spécifiées au tableau des Routes, sera exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties contractantes et sera soumis au principe général stipulant que la capacité de transport aérien doit être adaptée :

- a) Aux besoins du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) Aux besoins du service des compagnies aériennes directes; et
- c) Aux besoins du trafic de la région traversée par la compagnie aérienne, en tenant compte des services locaux et régionaux.

Les deux Parties contractantes reconnaissent que le trafic de cinquième liberté est complémentaire aux besoins du trafic sur les routes entre les territoires des Parties contractantes et, simultanément, subsidiaire aux exigences du trafic de la troisième et de la quatrième liberté entre le territoire de l'autre Partie contractante et un pays tiers de la route.

En tenant compte de ce qui précède, les deux Parties contractantes reconnaissent que le développement des services locaux et régionaux constitue un droit légitime de leurs pays respectifs. Elles sont convenues, dès lors, de se consulter périodiquement sur la manière dont les dispositions de la présente Convention seront appliquées par leurs compagnies aériennes désignées en vue de s'assurer que leurs intérêts dans les services locaux et régionaux, ainsi que dans leurs services continentaux, ne souffrent pas de préjudice.

Toute rupture de charge justifiable par des raisons d'économie d'exploitation sera admise à chaque escale des routes désignées. Toutefois, aucune rupture de charge ne pourra être effectuée sur le territoire de l'autre Partie contractante si elle modifie les ca-

ractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier ou si elle était incompatible avec les principes énoncés dans la présente Convention.

Avant d'effectuer une quelconque augmentation de la capacité offerte sur une route spécifiée ou de la fréquence du service de celle-ci, avis sera donné avec un délai minimum de quinze (15) jours de préavis, par les Autorités aéronautiques de la Partie contractante intéressée, aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Au cas où cette dernière considère que ladite augmentation ne se justifie pas compte tenu du volume du trafic de la route ou qu'il en résulterait un préjudice aux intérêts de la compagnie aérienne qui y est désignée, elle pourra solliciter dans les quinze (15) jours une consultation avec l'autre Partie contractante. Ladite consultation devra débuter dans les trente (30) jours qui suivent la demande et les compagnies désignées seront tenues de présenter toute information qui leur serait demandée afin de juger de la nécessité ou de la justification de l'augmentation proposée. Au cas où les Parties n'arriveraient pas à se mettre d'accord dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui suivent la date de la demande de consultation, la question serait soumise à l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 13. Entre-temps, l'augmentation proposée ne pourra pas entrer en vigueur.

Article 11

1. Les tarifs de tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables en prenant en considération tous les éléments déterminants tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service (les normes de vitesse et de confort) et, le cas échéant, les tarifs perçus par d'autres compagnies pour tout trajet de la route spécifiée. Lesdits tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions ci-dessous du présent Article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes (et s'il est jugé opportun, après consultation des autres compagnies aériennes desservant l'ensemble ou une partie de la même route). Si cet accord est réalisé en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international (IATA), ces tarifs devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

3. Les tarifs qu'une compagnie aérienne désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes désire fixer devront indiquer les prix de transport applicables du point de départ au point de destination sur les routes spécifiées; de ces points jusqu'aux points intermédiaires et entre ceux-ci; ainsi qu'aux points au-delà des points désignés comme terminus, à condition qu'il s'agisse du même numéro de vol et du même aéronef.

4. Si les compagnies aériennes désignées ne peuvent arriver à une entente au sujet des tarifs, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

5. Si les Autorités aéronautiques ne peuvent approuver les tarifs qui leur sont soumis en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent Article, ou n'arrivent pas à fixer quelque tarif que ce soit en vertu des dispositions du paragraphe 4 du présent Article, le

différend devra être résolu conformément aux dispositions de l'article 13 de la présente Convention.

6. Il est entendu que la procédure des paragraphes 4, 5 et du présent paragraphe est applicable uniquement en cas de conflit extrême entre les compagnies aériennes désignées et les Autorités aéronautiques respectives. Les autres cas de non-approbation de tarifs, faute d'accomplissement de certaines formalités requises de la part de la compagnie aérienne désignée qui sollicite l'approbation, ou les cas de modifications à des règles d'application interne, pourront toujours être résolus directement entre la compagnie aérienne désignée et les Autorités aéronautiques respectives des Parties.

7. a) Aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les Autorités aéronautiques de l'une quelconque des Parties contractantes s'y opposent.

b) Les tarifs (lorsqu'ils ont déjà été établis) devront rester en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 12

Une quelconque des Parties contractantes pourra à tout moment solliciter la tenue de consultations entre les autorités compétentes des deux Parties, dans le but de discuter l'interprétation, l'application ou la modification de la présente Convention. Lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle est reçue la demande faite par le Secrétariat des Relations extérieures des États-Unis du Mexique ou du Ministère des Affaires étrangères de la République italienne, selon le cas. Si un accord intervient sur la modification de la présente Convention, ledit accord sera concrétisé par un échange de notes diplomatiques.

Les amendements ainsi approuvés entreront en vigueur aussitôt que les deux Parties contractantes auront reçu les assurances nécessaires, en vertu des procédures prévues par leurs législations respectives.

Article 13

1. Sauf dans les cas où la présente Convention ou son tableau des Routes en disposent autrement, tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention ou à son tableau des routes, qui ne peut être résolu par des consultations, sera soumis à un tribunal d'arbitrage constitué de trois membres, dont deux seront nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième d'un commun accord par les deux premiers membres du tribunal, à la condition que le troisième membre ne soit pas un ressortissant d'aucune des Parties contractantes.

2. Chacune des Parties contractantes désignera un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle une quelconque des Parties contractantes aura remis à l'autre Partie une note diplomatique par laquelle elle sollicite le règlement d'un différend par l'arbitrage; le troisième arbitre sera nommé dans les trente (30) jours à compter de l'échéance de la période de soixante (60) jours citée plus haut.

3. Si durant le délai imparti un accord n'intervient pas en ce qui concerne le troisième arbitre, le poste sera occupé par une personne désignée à cet effet et en fonction de son expérience par le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

4. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision qui serait rendue en vertu du présent Article. Les frais des tribunaux d'arbitrage seront assumés au prorata par les deux Parties.

Article 14

La présente Convention et tous ses amendements seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 15

Si une Convention générale et multilatérale de transport aérien et acceptée par les deux Parties venait à entrer en vigueur, la présente Convention serait modifiée afin de l'ajuster aux dispositions de ladite Convention.

Article 16

Une quelconque des deux Parties pourra, à tout moment, aviser l'autre Partie de son intention de mettre fin à la présente Convention, s'engageant à aviser simultanément l'Organisation de l'Aviation civile internationale. La Convention cessera ses effets six (6) mois après la date de réception de l'avis de terminaison. Au cas où l'autre Partie n'en accuserait pas réception, l'avis sera considéré comme ayant été reçu par elle quatorze (14) jours après la date de réception de l'avis mentionné par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 17

Les Autorités aéronautiques des deux Parties se communiqueront le plus rapidement possible les désignations de la compagnie ou des compagnies aériennes et les informations concernant les autorisations données pour exploiter les routes mentionnées dans le Tableau des routes.

Article 18

La présente Convention reste sujette à ratification. L'échange des instruments de ratification se fera dans le plus bref délai possible à Rome.

Article 19

La présente Convention entrera en vigueur à la date à laquelle s'effectue l'échange des instruments de ratification.

Article 20

Sans préjudice de ce qui a été prévu à l'article 16, la présente Convention restera en vigueur jusqu'au 30 novembre 1968 et sera tacitement renouvelé pour une période de

trois (3) ans et ainsi de suite, à moins qu'une des Parties contractantes ne sollicite sa révision, dans les six (6) mois précédant la date de son expiration.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé et scellé la présente Convention.

Fait en double exemplaire à Mexico, en langues espagnole et italienne, les deux textes faisant également foi, le vingt-trois décembre mil neuf cent soixante-cinq.

Pour le Gouvernement des États-Unis du Mexique :

ANTONIO CARRILLO FLORES

Pour le Gouvernement de la République italienne :

ENRICO GUASTONE BELCREDI

TABLEAU DES ROUTES

SECTION I

La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement du Mexique aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur chacune des routes spécifiées, et de faire des escales régulières aux points fixés dans ce paragraphe indiquant le nombre initial maximum de fréquences autorisées dans chaque direction avec l'équipement mentionné, tel que le prévoit le présent Tableau des routes.

Route	Équipement		Fréquence hebdomadaire
	Modèle	Capacité	
1. Points en territoire mexicain – New York – Points en Europe – Rome et points au-delà de Rome	DC – 8	150	2
2. Points en territoire mexicain – Miami – Points en Europe – Rome et points au-delà de Rome	DC – 8	150	2

NOTES :

1. La compagnie aérienne désignée ne jouira pas de droits de cinquième liberté vers la ville de Rome et à partir de cette ville.
2. La compagnie aérienne désignée ne jouira pas de droits de « stop-over » vers la ville de Rome et à partir de cette ville.
3. L'opérateur n'aura le droit d'opérer qu'une seule des deux routes.
4. Les escales sur les routes spécifiées pourront, à la convenance de la compagnie aérienne désignée, être omises sur certains ou tous les vols.

SECTION 2

La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement italien aura le droit d'exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur chacune des routes spécifiées et de faire des escales régulières aux points fixés au présent paragraphe indiquant le nombre initial maximum de fréquences autorisées dans chaque direction avec l'équipement mentionné, tel que le prévoit le présent Tableau des routes.

Route	Équipement		Fréquence hebdomadaire
	Modèle	Capacité	
1. Points en territoire italien – Points en Europe – New York – Mexico et points au-delà	DC – 8	150	2
2. Points en territoire italien – Points en Europe – Miami – Mexico et points au-delà	DC – 8	150	2

NOTES:

1. La compagnie aérienne désignée ne jouira pas de droits de cinquième liberté vers la ville de Mexico et à partir de cette ville.
2. La compagnie aérienne désignée ne jouira pas de droits de « stop-over » vers la ville de Mexico et à partir de cette ville.
3. L'opérateur n'aura le droit d'opérer qu'une seule des deux routes.
4. Les escales sur les routes spécifiées pourront, à la convenance de la compagnie aérienne désignée, être omises sur certains ou tous les vols.

ÉCHANGE DE NOTES

I

AMBASSADE DU MEXIQUE

ROME

L'ambassade du Mexique a le plaisir de faire référence aux négociations qui se sont déroulées à Rome les 3 et 4 avril 1990 entre les délégations du Mexique et de l'Italie, afin de proposer au Ministère des Affaires étrangères, au nom du Gouvernement mexicain, la modification de la Convention sur les transports aériens, conclue entre les deux pays le 23 décembre 1965, dans les termes suivants :

Article 7 bis. Vente et transfert de bénéfices

1. Chacune des Parties contractantes accordera à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, sous réserve de réciprocité, le droit de vendre librement en devise nationale et/ou en devise convertible, les services de transport aérien, y compris les services complémentaires effectués, pour les routes spécifiées ou pour tous les autres services du même réseau ou des réseaux des autres compagnies aériennes, aussi bien directement que par le biais d'intermédiaires.

2. La compagnie aérienne désignée par chacune des Parties contractantes sera libre de transférer, sans aucun délai ni restriction, les bénéfices nets une fois déduits les frais liés aux ventes de services de transport de passagers, de marchandises et de courrier, y compris les intérêts bancaires correspondants.

3. Chacune des Parties contractantes garantira à la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante de pouvoir effectuer les transferts en devise librement convertible dans un délai maximum de trente (30) jours à partir de la date de la demande. Pour lesdits transferts, le taux de change en vigueur le jour de la vente devra être appliqué.

4. Les privilèges visés aux paragraphes précédents ne seront appliqués que sous réserve de réciprocité. Si l'une des Parties contractantes impose des délais ou des restrictions aux transferts de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante, cette dernière aura le droit de suspendre les droits mentionnés aux paragraphes 2 et 3 du présent article de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie.

5. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, ledit accord s'appliquera.

Article 7 ter. Exemption de droits de douanes et autres droits

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par la compagnie aérienne désignée de l'une quelconque des Parties contractantes ainsi que les équipements dont dispose l'aéronef pour son fonctionnement, les pièces de rechange, y compris les moteurs (lesquels devront sortir du pays lors de leur substitution), les carburants, les lubrifiants ainsi que les provisions de bord desdits aéronefs (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), qui se trouvent à bord desdits aéronefs, seront exemptés par l'autre

Partie contractante de tous droits de douane, frais d'inspection ou tout autres droits à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Seront également exemptés, sous réserve de réciprocité, de ces mêmes droits et charges à l'exception des redevances correspondant à un service rendu :

a) Les carburants, les lubrifiants, les provisions de bord, les pièces de rechange, y compris les moteurs (lesquels devront sortir du pays lors de leur substitution), et l'équipement courant de bord envoyés par ou pour la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés exclusivement par les aéronefs de ladite compagnie aérienne désignée.

b) Les carburants, les lubrifiants, les provisions de bord, les pièces de rechange, y compris les moteurs (lesquels devront sortir du pays lors de leur substitution) et l'équipement courant de bord, qui se trouvent à bord des aéronefs de la compagnie aérienne désignée d'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, lors de l'opération de services convenus, dans le cadre des limites et conditions établies par les autorités compétentes de ladite autre Partie contractante et destinés uniquement à une utilisation ou consommation en vol.

3. Les équipements et autres fournitures jouissant d'une exemption de droits de douane et autres charges fiscales au titre des dispositions des paragraphes précédents ne seront pas utilisés à des fins distinctes par les services aériens internationaux et devront être réexportés en cas de non-utilisation, à moins que leur cession à une autre compagnie aérienne internationale ou leur importation définitive n'ait été décidée, en vertu des lois en vigueur sur le territoire de la Partie contractante concernée.

4. Les exemptions prévues par le présent article, qui s'appliquent également aux fournitures précédemment citées ayant été utilisées ou consommées pendant le service sur le territoire de la Partie contractante qui accorde le privilège, sont décidées sous réserve de réciprocité et peuvent être sujettes à des formalités spécifiques normalement appliquées sur le territoire concerné, y compris à des contrôles douaniers.

Article 7 quater. Représentation des compagnies aériennes

1. Chacune des Parties contractantes accordera à la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante, sous réserve de réciprocité, le droit d'avoir aux points spécifiés d'une route établie sur son propre territoire, des bureaux et un personnel de gestion, composés de ressortissants de chacune ou des deux Parties contractantes, qui répondraient aux exigences de la compagnie aérienne désignée.

2. L'emploi de citoyens de pays tiers sur le territoire de l'une quelconque des Parties contractantes sera temporairement autorisé sous réserve de l'accord préalable des autorités compétentes.

3. L'ensemble du personnel cité précédemment sera soumis aux lois relatives à l'admission et au séjour sur le territoire de la Partie contractante concernée, ainsi qu'aux lois, règlements et dispositions administratives qui s'appliquent sur ledit territoire.

4. Le nombre d'employés formant le personnel, fixé par un accord entre les compagnies aériennes désignées, sera soumis à l'accord des autorités compétentes des deux Parties contractantes.

5. Chacune des Parties contractantes fournira toute l'assistance ou les facilités requises aux bureaux et personnel cités précédemment.

TABLEAU DES ROUTES

SECTION III

La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement des États-Unis du Mexique aura le droit d'opérer des services aériens réguliers sur la route suivante :

Points au Mexique – Un point en Europe qui ne soit pas en Italie – Rome

CONDITIONS D'OPÉRATION

1. Le point intermédiaire mentionné pourra être omis sur chacun ou tous les vols de la compagnie aérienne désignée.

2. La compagnie aérienne désignée est autorisée à exercer des droits de trafic de cinquième liberté vers et depuis le point situé en Europe, et aura le droit de modifier le point intermédiaire en Europe, moyennant l'envoi d'un préavis d'au moins trois mois à l'autre Partie contractante.

3. La compagnie aérienne désignée pourra exploiter, pendant sa première année d'opérations, trois vols hebdomadaires sur la route spécifiée. Après la première année d'opérations, en fonction de ses intérêts, elle pourra exploiter jusqu'à sept vols hebdomadaires sans consultation préalable. Néanmoins, la Partie contractante concernée devra l'avoir notifié au préalable à l'autre Partie par écrit et unilatéralement, dans un délai raisonnable. Tous les types d'équipement pourront être utilisés, sauf le supersonique.

SECTION IV

La compagnie aérienne désignée par le Gouvernement de la République italienne aura le droit d'opérer des services aériens réguliers sur la route suivante :

Points en Italie – Un point sur le continent américain qui ne soit pas au Mexique – Mexico

CONDITIONS D'OPÉRATION

1. Le point intermédiaire mentionné pourra être omis sur chacun ou tous les vols de la compagnie aérienne désignée.

2. La compagnie aérienne désignée est autorisée à exercer des droits de trafic de cinquième liberté vers et depuis le point situé sur le continent américain, et aura le droit de modifier le point intermédiaire sur le continent américain, moyennant l'envoi d'un préavis d'au moins trois mois à l'autre Partie contractante.

3. La compagnie aérienne désignée pourra exploiter, pendant sa première année d'opérations, trois vols hebdomadaires sur la route spécifiée. Après la première année d'opérations, en fonction de ses intérêts, elle pourra exploiter jusqu'à sept vols hebdomadaires sans consultation préalable. Néanmoins, la Partie contractante concernée devra

l'avoir notifié au préalable à l'autre Partie par écrit et unilatéralement, dans un délai raisonnable. Tous les types d'équipement pourront être utilisés, sauf le supersonique.

Si le Gouvernement de l'Italie accepte la teneur de la proposition ci-dessus, la présente Note accompagnée de votre réponse constitueront un accord entre nos deux pays, qui sera appliqué provisoirement à partir de la date de votre réponse et qui entrera formellement en vigueur dès que les deux Parties se seront notifiées l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives nécessaires, conformément aux dispositions de l'article 12 de la présente Convention.

L'ambassade du Mexique saisit cette occasion pour réitérer au Ministère des Affaires étrangères de l'Italie l'expression de sa plus haute considération.

Rome, le 12 novembre 1990

Ambassade du Mexique
Rome, Italie

Ministère des Affaires étrangères
Rome

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

074/21987

NOTE VERBALE

Le Ministère des Affaires étrangères présente ses respects à l'ambassade du Mexique et a le plaisir de se référer à la note 1459 du 12 novembre 1990 ayant pour but d'informer la Partie italienne de l'application à titre provisoire du nouvel article 7 bis, 7 ter et 7 quater de la Convention sur les transports aériens du 23 décembre 1965, ainsi que du nouveau tableau des Routes annexé à ladite Convention, conformément aux dispositions convenues du Mémorandum du 4 avril 1990.

L'article en question et le nouveau Tableau des routes se liront dorénavant comme suit :

[Voir note I]

Le Ministère des Affaires étrangères vous informe que la procédure constitutionnelle de ratification est en cours, et profite de l'occasion pour réitérer à l'ambassade du Mexique l'expression de sa plus haute considération.

Rome, 29 novembre 1990

À l'attention de l'Ambassade du Mexique
Rome

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

تمكّن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استملع عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издавания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Printed at the United Nations, New York

09-54895—February 2010—1,150

ISSN 0379-8267

Sales No. TS2452

USD \$35

ISBN 978-92-1-900414-6

