

**WORLDWIDE AIR TRANSPORT CONFERENCE: CHALLENGES AND  
OPPORTUNITIES OF LIBERALIZATION**

**Montreal, 24 to 29 March 2003**

- Agenda Item 1: Preview**  
**Agenda Item 2: Examination of key regulatory issues in liberalization**  
**Agenda Item 3: Review of template air services agreement**

**NEW BILATERAL AND REGIONAL/PLURILATERAL AIR  
SERVICES AGREEMENTS**

(Presented by United States)

**INFORMATION PAPER**

**SUMMARY**

The United States' model open-skies bilateral agreement, the Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation among seven APEC states (the "MALIAT" or "Kona" agreement), and the Protocol to the Kona agreement, is useful examples of recent liberalization instruments.

**REFERENCES**

ATConf/5-WP/8, Liberalization of market access

1. As noted in WP/8, as of December 2001 there were some 85 "open-skies" air services agreements in effect worldwide, of which 56 involve the United States as a party.<sup>2</sup> WP/6 also invited the Conference's attention to a number of regional or plurilateral arrangements, of which the APEC "Kona"

---

<sup>1</sup> The United States provided Attachment A in French and Spanish, and Attachments B and C in Spanish only.

<sup>2</sup> The United States now has almost 60 bilateral open-skies agreements.

agreement (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation, between Brunei Darussalam, Chile, New Zealand, Peru, Samoa, Singapore and the United States) is a recent example.

2. The Kona agreement includes a number of elements (such as dispute settlement, amendments and accession) that have been designed for use in a plurilateral setting. In addition, an optional Protocol providing for the exchange of cabotage and 7th Freedom passenger rights, has been signed by Brunei Darussalam, New Zealand and Singapore.

3. We are therefore pleased to make the texts of the U.S. bilateral open-skies model agreement, the Kona agreement, and the protocol to the Kona agreement, available to the Conference.

— — — — —

**Attachments.** – Distributed separately to each delegation. Copy of attachments also available on the ICAO Web site with the Conference documentation.

**ATTACHMENT A**

**AIR TRANSPORT AGREEMENT**

**BETWEEN THE GOVERNMENT OF**

**THE UNITED STATES OF AMERICA**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF**

**[country]**

---

The Government of the United States of America and the Government of [country] (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

Have agreed as follows:

## **Article 1**

### **Definitions**

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of [country], the [appropriate officials], and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said [appropriate officials];
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
  - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
  - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

**Article 2****Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
  - a. the right to fly across its territory without landing;
  - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
  - c. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

**Article 3****Designation and Authorization**

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
  - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
  - b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
  - c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

#### **Article 4**

##### **Revocation of Authorization**

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
  - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
  - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
  - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

#### **Article 5**

##### **Application of Laws**

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

#### **Article 6**

##### **Safety**

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however,

refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

## **Article 7**

### **Aviation Security**

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

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

## **Article 8**

### **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay



for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party;
- b. an airline or airlines of a third country; and
- c. a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## Article 9

### **Customs Duties and Charges**

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

## **Article 10**

### **User Charges**

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging

authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

### **Article 11**

#### **Fair Competition**

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

### **Article 12**

#### **Pricing**

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
  - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
  - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.
3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

### **Article 13**

#### **Consultations**

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

### **Article 14**

#### **Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

## **Article 15**

### **Termination**

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

**Article 16**

**Registration with ICAO**

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

**Article 17**

**Entry into Force**

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at \_\_\_\_\_, this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_, 20\_\_, in duplicate, in the English and \_\_\_\_\_ languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF  
THE UNITED STATES OF AMERICA:

FOR THE GOVERNMENT OF  
[country]:

**ANNEX I**

**Scheduled Air Transportation**

**Section 1**

**Routes**

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

- A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:
  - 1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in [country] and beyond.
  - 2. For all-cargo service or services, between [country] and any point or points.
- B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of [country]:
  - 1. From points behind [country] via [country] and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.
  - 2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

**Section 2**

**Operational Flexibility**

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- 1. operate flights in either or both directions;
- 2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- 3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- 4. omit stops at any point or points;
- 5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- 6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;



without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

### Section 3

#### Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

## ANNEX II

### **Charter Air Transportation**

#### Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

### Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

### Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

## ANNEX III

### **Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems**

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that

Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

-----

**PIÈCE JOINTE A**

**ACCORD DE TRANSPORT AERIEN**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT**

**DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE**

**[pays]**

\_\_\_\_\_

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de [pays] (ci-après dénommés, « les Parties ») ;

Désireux d'encourager un système d'aviation internationale fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien présentes sur le marché, avec une intervention et une réglementation minimales de la part des pouvoirs publics;

Désireux de favoriser le développement des possibilités de transport aérien international ;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret un large choix parmi les services, aux prix les plus bas, sans discrimination ni abus d'une position dominante, et souhaitant encourager chaque entreprise à mettre en place et à appliquer des prix innovants et compétitifs;

Désireux d'assurer le niveau le plus élevé de sûreté et de sécurité aux transports aériens internationaux et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet d'actes ou de menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, exercent un effet négatif sur l'exploitation des transports aériens et sapent la confiance du public envers la sécurité de l'aviation civile ; et

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

## **Article 1**

### **Définitions**

Aux fins du présent Accord, sauf stipulations contraires :

1. l'expression « autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne les Etats-Unis d'Amérique, le « Department of Transportation » ou son successeur, et, en ce qui concerne [pays] le [représentants pertinents] et toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions de [représentants pertinents];
2. le terme « Accord » signifie le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications y apportées ;
3. l'expression « transport aérien » signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, moyennant rémunération ou location ;
4. le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut :
  - a. tout amendement à cette Convention entré en vigueur en application de l'article 94 (a) de la Convention et ratifié par les deux Parties ; et
  - b. toute Annexe ou tout amendement à une Annexe adopté conformément à l'article 90 de cette Convention, dans la mesure où cette Annexe ou cet amendement a pris effet à l'égard des deux Parties au moment considéré ;
5. l'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;
6. l'expression « coût total » signifie le coût de la fourniture d'un service, auquel s'ajoute un montant raisonnable au titre des frais généraux de gestion ;
7. l'expression « transport aérien international » signifie un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat ;
8. le terme « prix » désigne tout tarif, prix ou redevance au titre du transport de passagers et de leurs bagages, et/ou de marchandises (à l'exception du courrier) appliqués par des entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances;
9. l'expression « escale non-commerciale » signifie un atterrissage n'ayant pour objet ni l'embarquement ni le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier en transport aérien ;
10. le terme « territoire » signifie les étendues terrestres placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie, ainsi que les eaux territoriales qui leur sont adjacentes ; et

11. l'expression « redevance d'usage » signifie une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

## **Article 2**

### **Octroi de droits**

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, aux fins d'exploitation de transports aériens internationaux par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie:

- a. le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b. le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non-commerciales; et
- c. les droits mentionnés par ailleurs dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent Article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, contre rémunération, des passagers avec leurs bagages, des marchandises ou du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

## **Article 3**

### **Désignation et autorisation**

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite en vue d'effectuer des transports aériens internationaux conformément au présent Accord et de procéder au retrait ou à la modification de ces désignations. Ces désignations sont transmises par écrit à l'autre Partie par voie diplomatique ; elles précisent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à effectuer le type de transport aérien spécifié à l'Annexe I, à l'Annexe II, ou aux deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et des demandes émanant de l'entreprise de transport aérien désignée, formulées et présentées de la manière prescrite pour obtenir les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, l'autre Partie accorde les autorisations et agréments appropriés dans les délais les plus brefs de procédure, à condition:

a. Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains de la Partie ayant désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie, ou des deux;

b. Que l'entreprise désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes; et

c. Que la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien ait adopté et applique les normes prévues aux Articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

#### **Article 4**

##### **Révocation de l'autorisation**

1. Chaque Partie se réserve le droit de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie:

a. Si une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre Partie, de nationaux de cette Partie, ou des deux à la fois;

b. Si cette entreprise a omis de se conformer aux lois et règlements mentionnés à l'Article 5 (Application des lois) du présent Accord; ou

c. Si l'autre Partie n'a pas adopté ou n'applique pas les normes prévues à l'Article 6 (Sécurité).

2. A moins qu'une action urgente ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions des alinéas 1b et 1c du présent Article, les droits ainsi établis ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent Article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre des Parties de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'Article 7 (Sûreté de l'aviation).

#### **Article 5**

##### **Application des lois**

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie doivent se conformer, lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'autre Partie, ainsi que de la sortie de son territoire, aux lois et règlements de cette Partie relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur son territoire, ainsi que de la sortie de son territoire, les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises à bord de l'aéronef (y compris les règlements relatifs à l'admission, aux autorisations de circulation, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, au règlement postal) doivent être observés par les passagers, équipages et marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou en leur nom.

#### **Article 6**



### **Sécurité de l'aviation**

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports aériens couverts par le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie qui sont encore en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées en vertu de la Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude ou les licences qui sont délivrés ou validés à ses propres nationaux par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, après ces consultations, une Partie juge que l'autre ne maintient ou n'applique pas effectivement en ce domaine des normes et obligations de sécurité égales ou supérieures aux normes minimales prévues par la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte les mesures correctives pertinentes. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie, si cette dernière n'adopte pas ces mesures correctives dans un délai raisonnable.

### **Article 7**

#### **Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger, dans leurs relations, la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite, forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et certains autres actes commis à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à la Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile, faite à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux normes et aux pratiques recommandées pertinentes relatives à la sûreté de l'aviation, établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie convient d'observer les dispositions de sûreté requises par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de son territoire et de prendre des mesures efficaces pour protéger les aéronefs, pour assurer l'inspection des passagers et des équipages ainsi que de leurs bagages de soute et à main et pour effectuer les contrôles appropriés sur le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent Article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de réception de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre les mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

## **Article 8**

### **Activités commerciales**

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie, en vue de la promotion et de la vente de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie concernant l'entrée sur le territoire, le séjour et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel de direction, de vente, personnel technique, d'exploitation et autre personnel spécialisé nécessaire à la fourniture de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'effectuer sa propre assistance au sol sur le territoire de l'autre Partie (auto-assistance) ou, à son gré, de choisir parmi des prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ces droits sont uniquement soumis aux contraintes matérielles découlant de la sécurité de l'aéroport. Si ces considérations excluent l'auto-assistance, des services au sol sont mis à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien sur un pied d'égalité; les tarifs sont fonction du coût des services fournis et ces services doivent être comparables, en nature et en qualité, à ce qu'ils seraient si l'auto-assistance était possible.

4. Toute entreprise de transport aérien de chaque Partie peut procéder à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents autorisés, sauf éventuelles dispositions particulières des règlements du pays d'origine du vol applicables aux vols affrétés et

relatives à la protection des fonds des passagers et des droits des passagers à annulation et à remboursement. Chaque entreprise de transport aérien peut vendre ces transports, et toute personne est libre d'acheter ces transports, dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, l'excédent des recettes locales par rapport aux dépenses engagées sur place. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement sans restriction ni taxation au taux de change applicable à la transaction et au transfert au moment où la demande initiale a été faite.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées à régler leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale. Si elles le souhaitent, elles peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles conformément aux règlements locaux sur les devises.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services agréés sur les routes spécifiées, toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de blocs-sièges, de partage de codes ou de location, avec :

- a. une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties;
- b. une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers; et
- c. un fournisseur de transports terrestres de tout pays,

à condition que toutes les entreprises de transport aérien parties à de tels accords a) disposent des autorisations adéquates et b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords

8. Nonobstant tout autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transport de marchandises des deux Parties sont autorisés sans restriction à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport terrestre pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties ou d'un pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements en vigueur. Ces marchandises, transportées par voie terrestre ou par voie aérienne, ont accès aux installations et aux procédures de dédouanement des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer les transports terrestres par leurs propres moyens ou par accord avec d'autres transporteurs terrestres, y compris le transport terrestre effectué par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transports aériens. Ces services intermodaux de transport de marchandises peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le transport aérien et le transport terrestre combinés, à condition que les expéditeurs ne reçoivent pas d'informations trompeuses sur les modalités de ce transport.

**Article 9****Droits de douane et taxes**

1. En arrivant sur le territoire de l'une des Parties, les aéronefs exploités en transport aérien international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord des aéronefs (incluant, sans s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres objets prévus pour ou utilisés uniquement en relation avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs effectuant un transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des impôts sur les biens et taxes sur le capital, des droits de douanes, des droits d'accise et des droits et redevances analogues imposés par les autorités nationales et qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes, redevances et charges mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût du service fourni:

a. Les provisions de bord des aéronefs introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées sur des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie effectuant des transports aériens internationaux, au départ de ce territoire, même si ces provisions de bord sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle elles sont prises à bord;

b. Les équipements au sol et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie pour l'entretien, la maintenance ou la réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant un transport aérien international;

c. Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés sur les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord; et

d. Les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et pris à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisés à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie, au départ, assurant des transports aériens internationaux même lorsque ces documents sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées si les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue d'un prêt ou d'un transfert sur le territoire de l'autre Partie des objets spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

## **Article 10**

### **Redevances d'usage**

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie, chargés de fixer les droits, aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, dépourvues de toute discrimination injuste, et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, mais sans le dépasser, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents, chargés de fixer les droits, pour fournir les installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement de l'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté aérienne sur un aéroport ou au sein du complexe aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur la base de l'efficacité et de l'économie.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent ces installations et services, et invite les autorités ou organismes compétents qui fixent les droits sur son territoire à échanger avec les entreprises de transport aérien toute information jugée nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes qui fixent les droits sur son territoire à prévenir raisonnablement à l'avance les utilisateurs de tout projet de modification des redevances afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en oeuvre de ces modifications.

4. Au cours de procédures de règlement des différends mise en oeuvre conformément aux dispositions de l'Article 14, une Partie n'est pas considérée en infraction aux dispositions du présent article, sauf si (1) elle omet d'examiner une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie dans un délai raisonnable ; ou (2) à la suite d'un tel examen, elle omet de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour corriger toute redevance ou pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

## **Article 11**

### **Concurrence loyale**

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties des possibilités justes et égales de concurrence pour l'exploitation des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.
2. Chaque Partie laisse les entreprises de transport aérien désignées libres de déterminer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elles offrent en se fondant sur la situation commerciale du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement des limitations concernant le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'Article 15 de la Convention.
3. Aucune des deux Parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie une obligation de premier refus, de rapport de partage de trafic, ou de redevance de non-objection ou autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.
4. Sauf lorsque cela est nécessaire à la mise en oeuvre des conditions uniformes stipulées au paragraphe 2 du présent Article et imposé sur une base non-discriminatoire, ou lorsque cela est spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord, les Parties n'exigent pas des entreprises de transport aérien le dépôt pour approbation de leurs horaires et programmes de vols réguliers ou affrétés. Si une Partie exige un tel dépôt aux fins d'information, elle limite pour les intermédiaires de transport aérien et les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie la charge administrative représentée par les conditions et procédures de dépôt.

## **Article 12**

### **Fixation des tarifs**

1. Chaque Partie veille à ce que chaque entreprise de transport aérien désignée fixe les tarifs des transports aériens en se fondant sur la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties se limite aux cas suivants :
  - a. prévenir les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires;
  - b. protéger les consommateurs contre des tarifs trop élevés ou restrictifs sans motif raisonnable, du fait d'un abus de position dominante; et
  - c. protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas à cause d'une subvention ou d'un appui des autorités publiques, à titre direct ou indirect.
2. Aucune Partie n'exige le dépôt des tarifs prévus pour les services de transport aérien international entre les territoires des deux Parties. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties continuent à offrir aux autorités aéronautiques des Parties, sur demande, un accès

immédiat aux renseignements sur les tarifs antérieurs, existants ou proposés au public, dans des conditions et sous une forme acceptables pour ces autorités.

3. Aucune des deux Parties ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif appliqué ou prévu par (1) une entreprise de l'une ou l'autre Partie aux fins de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou (2) l'une de ses entreprises aux fins de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un autre pays, y compris dans les deux cas le transport sur la base d'une interligne ou d'une intraligne. Si l'une ou l'autre des Parties estime qu'un tarif est incompatible avec les critères définis au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et notifie à l'autre Partie les raisons de sa désapprobation dans les meilleurs délais. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande et les Parties coopèrent pour échanger les informations nécessaires à un règlement raisonné de la question. En cas d'accord sur un tarif qui a fait l'objet d'une notification de désapprobation, chaque Partie fait tous ses efforts afin de mettre en oeuvre cet accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.

### **Article 13**

#### **Consultations**

Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations au sujet du présent Accord. Ces consultations commencent le plus tôt possible, mais au plus tard dans les 60 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

### **Article 14**

#### **Règlement des différends**

1. Tout différend entre les Parties, relatif au présent Accord, sauf ceux qui concernent le paragraphe 3 de l'Article 12 (Tarifs), qui n'est pas initialement réglé par voie de consultations officielles, peut être soumis à une personne ou à un organisme convenus entre elles. Si elles ne parviennent pas à un règlement, le différend, à la demande de l'une des Parties, peut être soumis à arbitrage conformément aux procédures ci-dessous:

2. Le tribunal est composé de trois arbitres, comme suit :

a. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation des deux premiers, ceux-ci conviennent de désigner un troisième arbitre qui assume les fonctions de président du tribunal arbitral;

b. Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas d'arbitre, ou faute d'entente sur le choix du troisième arbitre conformément à l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires, dans un délai de 30 jours. Si le Président du Conseil est de la même nationalité que l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à cette désignation.

3. Sauf autres dispositions convenues, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence conformément au présent Accord et fixe ses propres règles de procédure. Une fois constitué, il peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision définitive. A l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des Parties, une conférence est réunie afin de déterminer les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre, dans un délai maximal de 15 jours suivant la fin de la constitution du tribunal.
4. Sauf autres dispositions convenues ou sur décision du tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la fin de la constitution du tribunal. Les contre-mémoires doivent être déposés 60 jours plus tard. Le tribunal procède à une audience à la demande de l'une des Parties ou de sa propre initiative, dans un délai de 15 jours à compter de la date limite de dépôt des contre-mémoires.
5. Le tribunal s'efforce de rendre sa décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date à laquelle les deux contre-mémoires ont été déposés. Il rend ses décisions à la majorité de ses membres.
6. Les Parties peuvent déposer des demandes d'explication de la sentence dans un délai de 15 jours suivant le prononcé d'une sentence définitive ; toute explication fournie est donnée dans un délai de 15 jours suivant cette demande.
7. Chaque Partie donne plein effet à toute décision ou sentence du tribunal arbitral, dans la mesure où elles sont compatibles avec ses lois nationales.
8. Les Parties contribuent à part égale aux frais encourus par le tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres. Toute dépense engagée par le Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale du fait des procédures mentionnées à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal arbitral.

### **Article 15**

#### **Dénonciation**

Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification à l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que la notification ne soit retirée par accord entre les Parties avant l'expiration de cette période.

### **Article 16**

#### **Enregistrement auprès de l'OACI**



Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

**Article 17**

**Entrée en vigueur**

Le présent Accord et ses Annexes entrent en vigueur à la date de leur signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT A \_\_\_\_\_, ce \_\_\_\_\_ jour de \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_, en double exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT  
DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE

POUR LE GOUVERNEMENT DE  
[pays]

**ANNEXE I****Transports aériens réguliers****Section 1**

## Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe sont autorisées à effectuer, conformément aux conditions de leur désignation, des transports aériens internationaux réguliers entre les points des routes ci-après :

A. Routes pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement des Etats-Unis :

1. A partir de points en-deça des Etats-Unis, via les Etats-Unis et points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés sur le territoire de [nom de l'autre Partie] et au-delà ;
2. En ce qui concerne le service ou les services tout cargo, entre [nom de l'autre Partie] et tout point ou tous points.

B. Routes pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement de [nom du pays] :

1. A partir de points en-deça de [nom de l'autre Partie], via [nom de l'autre Partie] et points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés sur le territoire des Etats-Unis et au-delà ;
2. En ce qui concerne le service ou les services tout cargo, entre les Etats-Unis et tout point ou tous points.

**Section 2**

## Souplesse d'exploitation

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à son choix :

1. exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens;
2. combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef;
3. desservir sur les routes les points en deça, les points intermédiaires et au-delà, et les points sur le territoire des Parties dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
4. omettre des escales en un ou plusieurs points;

5. transférer du trafic entre l'un de ses aéronefs vers un autre de ses aéronefs en tout point situé sur les routes; et
6. desservir des points en-deça de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et proposer et publier ces services au public en tant que services directs;

sans restriction directionnelle ni géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs aux termes du présent Accord ; sous réserve que, à l'exception des services tout cargo, le service desserve un point du territoire de la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien.

### Section 3

#### Rupture de charge

Sur un ou plusieurs tronçons des routes ci-dessus, toute entreprise de transport aérien désignée peut se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités ; sous réserve que, à l'exception des services tout cargo, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

## ANNEXE II

### **Transports aériens affrétés**

#### Section 1

A. Les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées en vertu de la présente Annexe ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'effectuer du trafic international affrété de passagers (accompagnés de leurs bagages) et/ou de marchandises (y compris, mais sans s'y limiter, les vols affrétés par des transitaires, les vols affrétés partagés, et les vols affrétés mixtes (passagers/marchandises):

1. Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie ; et
2. Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points dans un ou plusieurs pays tiers, sous réserve que, à l'exception des vols affrétés de marchandises, ce service fasse partie d'une exploitation continue, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprenne le service au pays d'origine dans le but de transporter le trafic local entre celui-ci et le territoire de l'autre Partie.

B. Quand elles effectuent les services régis par la présente Annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe ont aussi le droit : (1) de faire escale en tous points, qu'ils soient situés sur le territoire ou en dehors du territoire de l'une ou l'autre des Parties ; (2) de transporter du trafic en transit via le territoire de l'autre Partie ; (3) de combiner sur le même aéronef du trafic

originaire du territoire d'une Partie, du trafic originaire du territoire de l'autre Partie et celui originaire de pays tiers ; et (4) de se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités ; sous réserve que, à l'exception des vols affrétés de marchandises, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

C. Chaque Partie examine avec bienveillance les demandes de trafic non régi par la présente Annexe qui émanent des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur une base de courtoisie et de réciprocité.

### Section 2

A. Toute entreprise de transport aérien, désignée par l'une ou l'autre des Parties, effectuant des transports aériens internationaux affrétés provenant du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit dans un sens ou dans les deux sens, se conforme, à son choix, aux lois, règlements et règles sur l'affrètement de son pays d'origine ou de l'autre Partie. Si la réglementation d'une Partie prévoit des règles, modalités, conditions ou limitations différentes pour l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou pour les entreprises de transport aérien de différents pays, chaque entreprise de transport aérien désignée est soumise aux critères les moins restrictifs.

B. Cependant, aucune disposition du paragraphe ci-dessus ne limite les droits de l'une ou l'autre des Parties de demander aux entreprises de transport aérien désignées en vertu de la présente Annexe par l'une ou l'autre des Parties de respecter les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits d'annulation et de remboursement des passagers.

### Section 3

Sauf en ce qui concerne les règles de protection du consommateur mentionnées au paragraphe précédent, aucune des deux Parties ne demande à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie en vertu de la présente Annexe, concernant le transport du trafic provenant du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers dans un sens ou dans les deux sens, de soumettre plus d'une déclaration de conformité aux lois, règles et règlements applicables mentionnés à la section 2 de la présente Annexe ou d'une dérogation auxdites lois, règles et règlements accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

## **ANNEXE III**

### **Principes de non-discrimination dans les systèmes informatisés de réservation et de concurrence entre ces systèmes**

Reconnaissant que l'Article 11 (Concurrence loyale) du présent Accord garantit aux entreprises de transport aérien des deux Parties « des possibilités justes et égales de concurrence »;

Considérant que la capacité d'informer le public de ses services, de manière juste et impartiale, constitue l'un des aspects les plus importants de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien, et qu'en conséquence,

la qualité des informations sur les services des entreprises de transport aérien dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement ce genre d'informations auprès du public de voyageurs, ainsi que la capacité d'offrir à ces agences, sur le pied de la concurrence, des systèmes informatisés de réservation (SIR), représente pour une entreprise de transport aérien le fondement des possibilités de concurrence; et

Considérant qu'il est également nécessaire d'assurer que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre tout emploi fautif et toute présentation trompeuse de ces informations, et que les entreprises de transport aérien et les agences de voyage aient accès à des systèmes informatisés de réservation qui pratiquent réellement la concurrence:

1. Les Parties conviennent que les systèmes informatisés de réservation devront disposer de tableaux d'affichage primaires intégrés pour lesquels:

a. les informations relatives aux services aériens internationaux, y compris l'agencement des correspondances sur ces services, seront éditées et affichées sur la base de critères objectifs et non-discriminatoires, qui ne soient pas influencés, directement ou indirectement, par l'identité d'une entreprise ou d'un marché. Ces critères seront appliqués de façon uniforme à toutes les entreprises de transport aérien participantes;

b. les bases de données des SIR seront aussi complètes que possible;

c. les fournisseurs de SIR n'auront pas le droit d'effacer des informations soumises par les entreprises de transport aérien participantes; ces informations seront exactes et transparentes; par exemple, les vols à code partagé, les vols avec changement d'aéronef et les vols avec escales seront clairement indiqués comme tels;

d. tous les SIR dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement des informations sur les services de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties devront non seulement être tenus mais également avoir le droit de fonctionner conformément aux règles applicables aux systèmes informatisés en vigueur sur le territoire où ils sont exploités;

e. les agences de voyage seront autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible auprès des systèmes informatisés de réservation pour une transaction particulière, dès lors que l'agence de voyage en fait la demande expresse.

2. Chacune des Parties exige que toutes les entreprises de transport aérien disposées à payer toute redevance non-discriminatoire applicable soient autorisées à participer aux SIR de chaque fournisseur exerçant sur son territoire. Elle exige également que toutes les installations de diffusion fournies par un fournisseur de systèmes soient offertes aux entreprises de transport aérien participantes sur une base non-discriminatoire, et que les fournisseurs de SIR affichent, sur une base non-discriminatoire, objective et neutre par rapport aux entreprises de transport aérien et au marché, les services aériens internationaux des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés où ces dernières désirent vendre des services. Sur demande, les fournisseurs de SIR communiqueront les détails de leurs procédures de mise à jour et de stockage de leur base de données, les critères appliqués à l'édition et au classement des informations, l'importance accordée à ces critères, et les critères employés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols en correspondance.

3. Les fournisseurs de SIR d'une Partie en activité sur le territoire de l'autre Partie auront le droit de faire venir et de maintenir leurs systèmes informatisés de réservation et de les mettre à la libre disposition des agences ou compagnies de voyage dont l'activité principale consiste à diffuser des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre Partie, si les systèmes informatisés de réservation sont conformes aux présents principes.
4. Aucune des deux Parties n'imposera, ou ne laissera imposer sur son territoire, des règles plus rigoureuses, en ce qui concerne l'accès aux installations de communications et l'utilisation de ces installations, le choix et l'utilisation des matériels et logiciels destinés aux SIR et l'installation technique des matériels destinés aux SIR, que celles applicables à ses propres fournisseurs de SIR.
5. Aucune des deux Parties n'imposera, ou ne laissera imposer sur son territoire, aux fournisseurs de SIR de l'autre Partie, des règles plus rigoureuses, en ce qui concerne l'affichage (y compris les critères de correction et d'affichage), l'exploitation, ou la vente des SIR, que celles applicables à ses propres fournisseurs de SIR.
6. Les SIR utilisés sur le territoire d'une Partie devront jouir d'un accès effectif et sans contrainte au territoire de l'autre Partie, à condition qu'ils soient conformes à ces principes et autres normes pertinentes, non-discriminatoires, techniques, de réglementation et de sûreté. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée participera aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou exploitants de SIR d'une Partie auront les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter des SIR conformes aux présents principes, sur le territoire de l'autre Partie, que les propriétaires ou exploitants de cette autre Partie. Chaque Partie s'assure que ses entreprises de transport aérien et ses fournisseurs de SIR n'appliquent pas de mesures discriminatoires à l'encontre d'agences de voyage sur leur territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un SIR qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie.

— — — — —

**ADJUNTO A**

**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO**

**ENTRE**

**EL GOBIERNO DE \_\_\_\_\_**

**Y**

**EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

El Gobierno de \_\_\_\_\_ y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en lo sucesivo, "las Partes");

En el deseo de fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con mínima intervención y reglamentación oficiales;

En el deseo de facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional;

En el deseo de hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, al menor precio que no signifique ni discriminación ni abuso de posiciones dominantes, y de alentar a cada línea aérea a elaborar y aplicar unas tarifas innovadoras y competitivas;

En el deseo de velar por el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y de reafirmar su grave inquietud por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro a las personas o la propiedad, perjudican las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la aviación civil;

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:



## Artículo 1

### **Definiciones**

A efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o su organismo sucesor, y en el caso de \_\_\_\_\_, el [la] \_\_\_\_\_ y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerzan dicho[a] \_\_\_\_\_.
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda.
3. "Transporte aéreo" significa todo servicio prestado mediante aeronaves para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arriendo.
4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende:
  - a. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al literal a, artículo 94 del Convenio y que haya sido ratificada por las dos Partes; y
  - b. Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al artículo 90 del Convenio, en cuanto que dicho Anexo o enmienda esté en vigencia para las dos Partes en cualquier momento determinado;
5. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 del presente Acuerdo;
6. "Costo total" significa el costo de prestar el servicio más un recargo justificado por gastos administrativos;
7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
8. "Precio" significa cualquier flete, tarifa o tasa por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga (excluido el correo) o de ambos que cobren las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rijan en la oferta de dicho flete, tarifa o tasa;
9. "Escala sin fines comerciales" significa el aterrizaje para fines que no sean el embarco o desembarco de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;
10. "Territorio" significa las extensiones de tierra que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una Parte, y las aguas territoriales adyacentes; y

11. "Cargos al usuario" significa el gravamen que se impone a las líneas aéreas por prestarles los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones afines.

## **Artículo 2**

### **Concesión de derechos**

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de la otra Parte realicen el transporte aéreo internacional:

- a. El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar;
- b. El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines comerciales; y
- c. Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no supondrá la concesión, a las líneas aéreas de una Parte, del derecho, en el territorio de la otra Parte, a admitir a bordo pasajeros, equipaje, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

## **Artículo 3**

### **Designación y autorización**

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a cuantas líneas aéreas desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones. Esas designaciones se comunicarán por escrito a la otra Parte por vía diplomática, especificando si la línea aérea en cuestión está autorizada para realizar el transporte aéreo estipulado en el Anexo I o el estipulado en el Anexo II o ambos.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para la concesión de las autorizaciones de servicio y los permisos técnicos, la otra Parte concederá los debidos permisos y autorizaciones con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales de dicha Parte o a ambos;

b. La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según el ordenamiento que la Parte que estudie sus solicitudes aplique normalmente al funcionamiento del transporte aéreo internacional; y

c. La Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas enunciadas en el artículo 6 (Seguridad operacional) y el artículo 7 (Seguridad de la aviación).

#### **Artículo 4**

##### **Revocación de la autorización**

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de funcionamiento o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:
  - a. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe ni a los nacionales de dicha Parte ni a ninguno de los dos;
  - b. La línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir el ordenamiento al que se refiere el artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo; o
  - c. La otra Parte no cumpla y administre las normas enunciadas en el artículo 6 (Seguridad operacional).
2. A menos que resulte esencial la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los literales a y b, párrafo 1 del presente artículo, los derechos estipulados por el presente artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.
3. El presente artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a retirar, revocar, limitar o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 (Seguridad de la aviación).

#### **Artículo 5**

##### **Aplicación de las leyes**

1. A la entrada en el territorio de la otra Parte o a la salida del mismo o durante la permanencia en él, las líneas aéreas de una Parte cumplirán con el ordenamiento de esa Parte relativo a la operación y navegación de aeronaves.
2. A la entrada en el territorio de la otra Parte o a la salida del mismo o durante la permanencia en él, las líneas aéreas de una Parte cumplirán con el ordenamiento relativo al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, los tripulantes o la carga de aeronaves (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o en el caso del correo, los reglamentos postales), directamente o de parte de dichos pasajeros, tripulantes y carga.

#### **Artículo 6**

##### **Seguridad operacional**

1. Cada Parte reconocerá la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que expida o convalide la otra Parte y estén vigentes, a efectos de la prestación

del transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo, a condición de que los requisitos para la concesión de dichos certificados o licencias igualen, por lo menos, las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio. Cada Parte, sin embargo, podrá denegar la validez a efectos de los vuelos sobre su propio territorio de aquellos certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad operacional que imponga la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y el funcionamiento de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no impone eficazmente ni administra normas y requisitos de seguridad operacional en estos aspectos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan estipularse con arreglo al Convenio, notificará a la otra Parte de esa conclusión y de las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas; la otra Parte tomará las debidas medidas de corrección. Cada Parte se reserva el derecho a retirar, revocar o restringir la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas designadas por la otra Parte si esa Parte no toma las debidas medidas correctivas en un plazo prudencial.

### **Artículo 7**

#### **Seguridad de la aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra la injerencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin que por ello se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la indemnidad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como para enfrentarse a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas y las prácticas pertinentes recomendadas de la aviación civil estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio. Asimismo, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan su sede o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él, y en tomar medidas adecuadas

para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipaje, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes del embarco de pasajeros o carga y durante el transcurso del mismo. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para confrontar alguna amenaza en particular.

5. En el caso de incidente o de amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la indemnidad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas convenientes que se propongan terminar con prontitud y seguridad dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud, habrá justificación para retirar, revocar, restringir o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera en caso de urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días de plazo.

## Artículo 8

### **Oportunidades comerciales**

1. Las líneas aéreas de cada Parte podrán establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con el ordenamiento de la otra Parte relativo al ingreso, la residencia y el empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él a gerentes, vendedores, técnicos, operarios y otros especialistas que hagan falta para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada podrá proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, si lo prefiere, seleccionar a algunos entre los agentes en competencia para que los presten total o parcialmente. Estos derechos estarán limitados solamente por restricciones físicas impuestas por consideraciones de la seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones excluyan los servicios propios, los servicios de escala estarán a la disposición de todas las líneas aéreas en condiciones de igualdad; las tarifas se basarán en el costo de los servicios prestados, y dichos servicios serán equiparables, en índole y calidad, a los servicios propios que se prestarían si fueran posibles.

4. Cualquier línea aérea de cada Parte podrá efectuar ventas de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente, y a criterio de la línea aérea, por medio de sus agentes, salvo por las disposiciones específicas sobre fletamentos de la Parte pertinente acerca de la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de anulación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprarlo, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y transferir a su país, previa solicitud, los ingresos en el territorio de la otra Parte que rebasen las sumas desembolsadas en el mismo. Se permitirán la pronta conversión y transferencia, sin imponerles restricciones ni gravámenes, a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de transferencia.

6. Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos incurridos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país. A su criterio, las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.

7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, por ejemplo, arreglos de fletamento parcial, de códigos compartidos o de arrendamiento, con:

- a. Una línea aérea o más de cualquiera de las Partes;
- b. Una línea aérea o más de un tercer país; y
- c. Un proveedor de transporte terrestre de cualquier país;

a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos i) tengan la debida autorización y ii) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a esos arreglos.

8. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga de las dos Partes que empleen, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualesquier puntos en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, lo que incluye el transporte a todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, y también, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga en depósito aduanero, según el ordenamiento aplicable. Dicha carga, ya se transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y a las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas, a su iniciativa, podrán efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodales de carga pueden ofrecerse a un solo precio directo para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando no se engañe a los remitentes acerca de las circunstancias de dicho transporte.

## **Artículo 9**

### **Derechos aduaneros y gravámenes**

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que tengan en servicio en el transporte aéreo internacional las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto (los motores inclusive), suministros (incluidos, entre otros, los artículos de comida, bebida, licor y tabaco y demás productos destinados para la venta a los

pasajeros o para el consumo de éstos en cantidades restringidas durante el vuelo) y otros objetos que se destinen o utilicen sólo en relación con el funcionamiento o la conservación de las aeronaves que participan en el transporte aéreo internacional estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones de importación y de todos los impuestos sobre bienes y sobre el patrimonio, derechos de aduana, gravámenes sobre el consumo, y tasas y tarifas parecidas que i) impongan las autoridades nacionales y ii) no se basen en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, y con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes, tasas y tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado:

a. Los suministros ingresados o proporcionados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo;

b. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional;

c. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio para uso en aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y

d. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Se podrá exigir que el equipo y los suministros a los que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo se guarden bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones que estipula el presente artículo se concederán asimismo cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otras líneas aéreas que igualmente disfruten de dichas exenciones de la otra Parte, el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los objetos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente artículo.

### **Artículo 10**

#### **Cargos al usuario**

1. Los cargos al usuario que graven las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán con parcialidad, y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los cargos al usuario se gravarán

a todas las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables de que goce cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijen esos cargos.

2. Los cargos al usuario gravados a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederla, a una parte equitativa del costo total que signifique para las autoridades fiscales competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones del aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto y en el sistema aeroportuario. Dichos cargos podrán tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se graven esos derechos se proporcionarán de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los gravámenes están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Cada Parte alentará a las autoridades fiscales competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de arreglo de controversias con arreglo al artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición del presente artículo a menos que i) no emprenda, en un plazo prudencial, el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o que ii) con posterioridad a dicho examen, deje de tomar todas las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier gravamen o práctica que sea incompatible con el presente artículo.

## **Artículo 11**

### **Competencia leal**

1. Cada Parte concederá una oportunidad justa e igual a las líneas aéreas designadas de las dos Partes para que compitan por el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.

3. Una Parte no impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de prioridad o de proporción de distribución del tráfico, ni concederá compensaciones por no presentar objeciones, ni hará otras exigencias con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los fines del presente Acuerdo.

4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, horarios, programas de vuelos de fletamento o planes operativos, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente artículo o los que se



autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera esa documentación para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos consiguientes para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

## **Artículo 12**

### **Fijación de precios**

1. Cada Parte permitirá que los precios del transporte aéreo los fije cada línea aérea designada por consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a. Evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorios;
- b. Proteger a los consumidores de unos precios que resulten injustificadamente elevados o restrictivos, a causa del abuso de una posición dominante; y
- c. Proteger a las líneas aéreas contra precios que sean artificialmente bajos a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.

2. No se exigirá que se presenten a las autoridades los precios del transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas designadas de las Partes seguirán permitiendo a las autoridades aeronáuticas de las Partes, el acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre los precios antiguos, actuales y propuestos, de una manera y en una forma que resulten aceptables a dichas autoridades.

3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuación de un precio que efectivamente cobren o se propongan cobrar i) las líneas aéreas de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o ii) las líneas aéreas de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos, el transporte compartido entre líneas o efectuado por una misma línea. Si una de las Partes considera que dicho precio es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad las razones de su descontento. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días a partir del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonada del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de un precio con respecto al cual se haya presentado un aviso de descontento, cada Parte ejercerá sus mejores oficios para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, ese precio entrará o continuará en vigencia.

## **Artículo 13**

### **Consultas**

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

## **Artículo 14**

### **Arreglo de controversias**

1. Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo, a excepción de las que surjan del párrafo 3 del artículo 12 (Fijación de precios), que no se resuelva en la primera vuelta de consultas oficiales, por acuerdo entre las Partes podrá referirse a la decisión de alguna persona o entidad. Si las Partes no llegan a un acuerdo, la controversia se someterá a arbitraje conforme a los procedimientos que se estipulan a continuación.
2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros integrado de la siguiente forma:
  - a. En el plazo de 30 días a partir del recibo de la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. En el plazo de 60 días de haber sido nombrados, estos dos árbitros nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del tribunal de arbitraje;
  - b. Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el literal a del presente párrafo, cualquiera de las Partes podrá pedir al presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el vicepresidente de más categoría que no esté descalificado por ese motivo.
3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal de arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio reglamento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una decisión firme. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes y a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.
4. Salvo acuerdo en contrario, cada Parte en la controversia presentará una memoria en el plazo de 45 días de la integración plena del tribunal. Las respuestas deberán recibirse 60 días después, a más tardar. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.
5. El tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en el plazo de 30 días a partir de la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. Prevalerá la decisión de la mayoría del tribunal.
6. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución en el plazo de 15 días de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará en el plazo de 15 días de dicha solicitud.
7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.
8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el presidente del Consejo de Aviación Civil

Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el literal b, párrafo 2 del presente artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

### **Artículo 15**

#### **Denuncia**

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese período.

### **Artículo 16**

#### **Registro en la OACI**

El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**Artículo 17**

**Entrada en vigencia**

El presente Acuerdo y sus Anexos entrarán en vigencia en la fecha de la firma.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en ..... el .... de ..... de 19., en dos textos, en los idiomas español e inglés, ambos al mismo tenor y efecto.

Por el Gobierno de los  
Estados Unidos de América

Por el Gobierno de  
\_\_\_\_\_

## **ANEXO I**

### **Transporte aéreo regular**

#### **Sección 1**

##### **Rutas**

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, estarán autorizadas a efectuar el transporte aéreo regular internacional entre puntos en las rutas siguientes:

A. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:

1. De puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a un punto o a más situados en \_\_\_\_\_ y más allá.
2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre \_\_\_\_\_ y cualquier punto o puntos.

B. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de \_\_\_\_\_:

1. De puntos anteriores a \_\_\_\_\_ vía \_\_\_\_\_ y puntos intermedios a un punto o a más situados en los Estados Unidos y más allá.
2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos.

#### **Sección 2**

##### **Flexibilidad operativa**

A su elección, cada línea aérea designada, en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, podrá:

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas;
2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
3. Atender a puntos en las rutas anteriores a los territorios de las Partes, o intermedios, o más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden;
4. Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno;
5. Transferir el tráfico de una aeronave a otras cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas; y

6. Atender a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;

Sin restricciones geográficas ni de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a transportar tráfico que por lo demás esté autorizado con arreglo al presente Acuerdo; siempre y cuando, [a excepción de los servicios exclusivamente de carga], dicho servicio atienda a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

### Sección 3

#### Cambio de material

En cualesquiera segmentos de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y que, en la dirección de llegada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

## **ANEXO II**

### **Transporte aéreo de fletamento**

#### Sección 1

A. Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, tendrán derecho a transportar tráfico de fletamento internacional de pasajeros (y del equipaje que los acompañe) o de carga (lo que incluye, entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fraccionados y los mixtos de pasajeros y carga) o de los dos:

1. Entre cualquier punto o más en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte; y
2. Entre cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o más en terceros países, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que comprenda el servicio al país de origen a fin de portar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

B. En la prestación de los servicios a los que se refiere el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo también tendrán derecho a: 1) Hacer paradas estancias en puntos cualesquiera, dentro o fuera del territorio de las Partes; 2) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, en el territorio de la otra Parte y en terceros países; y 4) prestar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en

servicio, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección de llegada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

C. Cada Parte, por razones de cortesía y reciprocidad, considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte de transportar tráfico que no ampare el presente Anexo.

### Sección 2

A. Toda línea aérea designada por una u otra de las Partes que preste transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, tendrá la opción de atenerse al ordenamiento en materia de fletamento de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus líneas aéreas, o a las líneas aéreas de países diferentes, cada línea aérea designada será objeto del menos restrictivo de esos criterios.

B. Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no limitará los derechos de las Partes a exigir que las líneas aéreas designadas por cualquiera de ellas conforme al presente Anexo se ajusten a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros a la anulación y al reembolso.

### Sección 3

Salvo con respecto a las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una línea aérea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al transporte de tráfico del territorio de esa otra Parte o de un tercer país, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que la declaración de conformidad con el ordenamiento aplicable a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la exención de dicho ordenamiento concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

## ANEXO III

### **Principios de la no discriminación en los sistemas automatizados de reservación y de la competencia entre dichos sistemas**

Reconociendo que el artículo 11 (Competencia leal) del presente Acuerdo garantiza a las líneas aéreas de las dos Partes "una oportunidad justa y equitativa ... para que compitan",

Considerando que uno de los aspectos más importantes de la capacidad de competencia de las líneas aéreas consiste en poder informar al público de sus servicios de manera equitativa e imparcial y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas de que dispongan los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de la líneas aéreas de ofrecer

a esos agentes sistemas automatizados de reservación competitivos representan los fundamentos de las oportunidades de competencia de cada línea aérea, y

Considerando que es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de los servicios del transporte aéreo estén protegido del uso indebido de dicha información y de su presentación engañosa, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas automatizados de reservación que sean realmente competitivos:

1. Las Partes convienen en que los sistemas automatizados de reservación tengan representaciones visuales primarias integradas, en las cuales:

a. La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la estructuración de enlaces entre dichos servicios, se actualizará y expondrá con criterios objetivos y no discriminatorios, sobre los que no influyan, directa o indirectamente, ni la identidad de la línea aérea ni la de la ruta. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.

b. Las bases de datos de los sistemas automatizados de reservación serán tan completas como sea posible.

c. Los proveedores de los servicios automatizados de reservación no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos de código compartido y de cambio de material, y los que hagan alguna escala.

d. Todos los sistemas automatizados de reservación de que dispongan los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán obligados a funcionar con arreglo a las normas aplicables a los sistemas automatizados de reservación en el territorio en que funcionen, sino que también tendrán el derecho a funcionar con arreglo a las mismas.

e. Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias de que se disponga por medio de los sistemas automatizados de reservación, a condición de que soliciten específicamente una representación visual determinada.

2. Cada Parte exigirá que cada proveedor de servicios automatizados de reservación que negocie en su territorio permita que participen en su sistema todas las líneas aéreas dispuestas a pagar la correspondiente tasa no discriminatoria. Cada Parte exigirá que todas las instalaciones de distribución que proporcione el proveedor del sistema se ofrezcan sin discriminación a todas las líneas aéreas participantes. Cada Parte exigirá que todos los proveedores de servicios automatizados de reservación expongan, de manera objetiva y no discriminatoria, y sin parcialidad por ninguna línea aérea ni ruta, los servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes, para todas las rutas en las cuales éstas deseen ofrecer sus servicios. Previa solicitud, un proveedor de servicios automatizados de reservación divulgará los pormenores de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de su base de datos, sus criterios de actualización y clasificación de la información, su ponderación de esos criterios, y los criterios que utiliza para la selección de los puntos de enlace y la inclusión de los vuelos de enlace.



3. Los proveedores de servicios automatizados de reservación que estén instalados en el territorio de una Parte estarán autorizados a ingresar y mantener sus sistemas automatizados de reservación y a ponerlos a la libre disposición de las agencias o empresas de viaje que se dediquen principalmente a ofrecer servicios de viaje en el territorio de la otra Parte, si el sistema automatizado de reservación se ajusta a estos principios.
  4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá a los proveedores de servicios automatizados de reservación de la otra Parte, ni permitirá que se impongan, requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de los mismos, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y a la utilización de las mismas, la selección y utilización del equipo y programas técnicos de los sistemas automatizados de reservación, y la instalación técnica de dicho equipo.
  5. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá a los proveedores de servicios automatizados de reservación de la otra Parte, ni permitirá que se impongan, requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de los mismos, con respecto a las representaciones visuales (incluidos los parámetros de actualización y representación visual), el funcionamiento o la venta de los sistemas automatizados de reservación.
  6. Los servicios automatizados de reservación que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con otras normas pertinentes y no discriminatorias reglamentarias, técnicas y de seguridad estarán autorizados a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra Parte. Un aspecto de este derecho es que las líneas aéreas designadas participarán en dicho sistema al mismo grado en el territorio de su país que en cualquier sistema que se ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios o explotadores de los sistemas automatizados de reservación de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los sistemas automatizados de reservación que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte que los propietarios o explotadores de dicha Parte. Cada Parte se asegurará de que sus líneas aéreas y proveedores de servicios automatizados de reservación no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque utilicen o posean un sistema automatizado de reservación que también funcione en el territorio de la otra Parte.
-

## **ATTACHMENT B**

### **MULTILATERAL AGREEMENT ON THE LIBERALIZATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION**

The Parties to this Agreement (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognizing that efficient and competitive international air services enhance trade, benefit consumers, and promote economic growth;

Recognizing the contribution made by the Asia-Pacific Economic Cooperation forum in facilitating discussions on the liberalization of air services;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

Have agreed as follows:

#### **Article 1 Definitions**

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

1. "Agreement" means this Agreement, its Annex and Appendix, and any amendments thereto;
2. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
  - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all Parties to this Agreement; and
  - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for all Parties to this Agreement;
4. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
5. "Full cost" means the cost of providing service, including a reasonable amount for administrative overhead;
6. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State or APEC member economy as identified in the Appendix to the Annex;
7. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
8. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
9. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, authority, administration, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
10. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## **Article 2**

### **Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Parties the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Parties:
  - a. the right to fly across its territory without landing;
  - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
  - c. the right, in accordance with the terms of their designations, to perform scheduled and charter international air transportation between points on the following route:

- i. from points behind the territory of the Party designating the airline via the territory of that Party and intermediate points to any point or points in the territory of the Party granting the right and beyond;
    - ii. for all-cargo service or services, between the territory of the Party granting the right and any point or points; and
  - d. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Each designated airline may on any or all flights and at its option:
  - a. operate flights in either or both directions;
  - b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
  - c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
  - d. omit stops at any point or points;
  - e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
  - f. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
  - g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of any Party;
  - h. carry transit traffic through any other Party's territory; and
  - i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

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

3. The provisions of paragraph 2 of this Article shall apply subject to the requirement that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

4. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the right to take on board, in the territory of another Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

### **Article 3 Designation and Authorization**

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the concerned Parties in writing through diplomatic or other appropriate channels and to the Depositary.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, each Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a. effective control of that airline is vested in the designating Party, its nationals, or both;
- b. the airline is incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;
- c. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations, and rules normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- d. the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

3. Notwithstanding paragraph 2, a Party need not grant authorizations and permissions to an airline designated by another Party if the Party receiving the designation determines that substantial ownership is vested in its nationals.

4. Parties granting operating authorizations in accordance with paragraph 2 of this Article shall notify such action to the Depositary.

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to affect a Party's laws and regulations concerning the ownership and control of airlines that it designates. Acceptance of such designations by the other Parties shall be subject to paragraphs 2 and 3 of this Article.

### **Article 4 Revocation of Authorization**

1. Each Party may withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by another Party where:

- a. effective control of that airline is not vested in the designating Party, its nationals, or both;
  - b. the first Party determines that substantial ownership is vested in its nationals;
  - c. the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of the party designating the airline;
  - d. the airline has failed to comply with the laws, regulations, and rules referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
  - e. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1(d) or 1(e) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the Party designating the airline.
3. A Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations of an airline or airlines in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify its action to the Depositary.
4. This Article does not limit the rights of any Party to withhold, revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of other Parties in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

### **Article 5** **Application of Laws**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airlines designated by any other Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the airlines of any other Party.
3. No Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Parties engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration and quarantine regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

## **Article 6**

### **Safety**

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Parties and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses for its own nationals granted or validated by another Party.

2. Each Party may request consultations with another Party concerning the safety standards maintained by that other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, the first Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, or limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

## **Article 7**

### **Aviation Security**

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

2. Each Party shall provide upon request of another Party all necessary assistance to that other Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. Each Party shall, in its relations with the other Parties, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; it shall require that operators of aircraft of its registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in its territory, and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party shall observe the security provisions required by the other Parties for entry into, for departure from, and while within their respective territories and each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from another Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that another Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.
7. Any Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, or limit or impose conditions on the operating authorization of an airline or airlines in accordance with paragraph 6 of this Article shall notify such action to the Depositary.

## **Article 8**

### **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Party shall have the right to:
  - a. establish offices in the territory of the other Parties for the promotion and sale of air transportation;
  - b. engage in the sale of air transportation in the territory of the other Parties directly and, at the airlines' discretion, through their agents. The airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local currency or in freely convertible currencies;
  - c. convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance; and
  - d. pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Parties in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the



territory of the other Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation.

2. The designated airlines of each Party shall have the right:
  - a. in accordance with the laws, regulations and rules of the other Parties relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territories of the other Parties managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation;
  - b. to perform their own ground-handling in the territory of the other Parties ("self-handling") or, at their option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible; and
  - c. in operating or holding out the authorized services on the agreed routes, to enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with:
    - i. an airline or airlines of any Party;
    - ii. an airline or airlines of any State or APEC member economy as identified in the Appendix to the Annex that is not party to this Agreement; and
    - iii. a surface transportation provider of any State or APEC member economy as identified in the Appendix to the Annex;

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

3. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted without restriction to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points within or outside the territories of the Parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## **Article 9**

### **Customs Duties and Charges**

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airline or airlines of any other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (i) imposed by the national or central authorities, and (ii) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of airlines of the other Parties engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
- b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of airlines of the other Parties used in international air transportation;
- c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of airlines of the other Parties engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
- d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Parties engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from another Party or Parties, for the loan or transfer in the territory of the other Party or Parties of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

## **Article 10**

### **User Charges**

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Parties shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Parties on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Parties may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. No Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by another Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

### **Article 11** **Fair Competition**

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of all Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, no Party shall act to limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Parties, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. No Party shall impose on another Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic.
4. No Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Parties for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article. If a Party requires filings to enforce the uniform conditions as foreseen by paragraph 2 of this Article or requires filings for informational purposes,

it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Parties.

5. Subject to the provisions of this Agreement, no Party may apply its laws, regulations, and rules to restrict the operation or sale of the charter international air transportation provided for in this Agreement, except that the Parties may require compliance with their own requirements relating to the protection of charter passenger funds and charter passenger cancellation and refund rights.

6. Pursuant to paragraph 1 of this Article, the airlines of each Party shall be entitled to market their services on a fair and nondiscriminatory basis through computer reservations systems (CRSs) used by travel agencies or travel companies in the territories of the Parties. In addition, CRS vendors of each Party that are not in violation of the CRS rules, if any, that apply in the territories of the Parties in which they are operating shall be entitled to non-discriminatory, effective, and unimpaired access to market, maintain, operate and freely make available their CRSs to travel agencies or travel companies in the territories of the Parties. In particular, if any airline of any Party chooses to participate in a CRS offered to travel agents or travel companies in the territory of another Party, that airline shall participate in CRSs of that other Party operated in the territory of its incorporation as fully as it does in any CRS in the territory of that other Party, unless it can show that the fees charged by that CRS for participation in the territory of its incorporation are not commercially reasonable (fees are presumed to be commercially reasonable if the fees charged the airline for participation in the territory of its incorporation by any other CRS that is used by travel agents or travel companies equal or exceed those charged by the CRS of the other Party for such participation). Airlines and CRS vendors of one Party shall not discriminate against travel agencies or travel companies in that Party's territory because of their use of a CRS of another Party.

## **Article 12**

### **Pricing**

Prices for international air transportation operated pursuant to this Agreement shall not be subject to the approval of any Party, nor may they be required to be filed with any Party, provided that a Party may require that they be filed for informational purposes for so long as the laws of that Party continue to so require.

## **Article 13**

### **Consultations**

Each Party shall have the right to request consultations with one or more other Parties relating to the implementation or application of this Agreement. Unless otherwise agreed, such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party or Parties receive, through diplomatic or other appropriate channels, a written request, including an explanation of the issues to be raised. When the date for consultations has been agreed, the requesting Party shall also notify all other Parties of the consultations and the issues to be raised. Any Party may attend, subject to the consent of the Parties involved in the consultations. Once the consultations have been concluded, all Parties shall be notified of the results.

## **Article 14**

### Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of consultations may be referred by agreement of the Parties involved for decision to some person or body. If the Parties involved do not so agree, the dispute shall at the request of one Party be submitted to arbitration with respect to another Party in accordance with the procedures set forth below. The Party submitting the dispute to arbitration shall notify all other Parties of the dispute at the same time that it submits its arbitration request.
2. Arbitration shall be by a panel of three arbitrators to be constituted as follows:
  - a. within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party to the dispute shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, the Parties to the dispute shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral panel;
  - b. if either Party to the dispute fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed by the Parties to the dispute, the arbitral panel shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The arbitral panel, once formed, may recommend interim measures pending its final determination. At the direction of the arbitral panel or at the request of either of the Parties to the dispute, a conference concerning the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held on a date determined by the arbitral panel, in no event later than 15 days after the third arbitrator has been appointed. If the Parties to the dispute are unable to reach agreement on these issues, the arbitral panel shall determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed.
4. Except as otherwise agreed by the Parties to the dispute or as directed by the panel, the complaining Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the third arbitrator is appointed, and the reply of the responding Party shall be due 60 days after the complaining Party submits its memorandum. The complaining Party may submit a pleading in response to such reply within 30 days after the submission of the responding Party's reply and the responding Party may submit a pleading in response to the complaining Party's pleading within 30 days after the submission of such pleading. The arbitral panel shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after the last pleading is due.
5. The arbitral panel shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date the last pleading is submitted. The decision of the majority of the arbitral panel shall prevail.
6. The Parties to the dispute may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered, and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. In the case of a dispute involving more than two Parties, multiple Parties may participate on either or both sides of a proceeding described in this Article. The procedures set out in this Article shall be applied with the following exceptions:

- a. with respect to paragraph 2(a), the Parties on each side of a dispute shall together name one arbitrator;
- b. with respect to paragraph 2(b), if the Parties on one side of a dispute fail to name an arbitrator within the permitted time, the Party or Parties on the other side of the dispute may utilize the procedures in paragraph 2(b) to secure the appointment of an arbitrator; and
- c. with respect to paragraphs 3, 4, and 6, each of the Parties on either side of the dispute has the right to take the action provided to a Party.

8. Any other Party that is directly affected by the dispute has the right to intervene in the proceedings, under the following conditions:

- a. a Party desiring to intervene shall file a declaration to that effect with the arbitral panel no later than 10 days after the third arbitrator has been named;
- b. the arbitral panel shall notify the Parties to the dispute of any such declaration, and the Parties to the dispute shall each have 30 days from the date such notification is sent to submit to the arbitral panel any objection to an intervention under this paragraph. The arbitral panel shall decide whether to allow any intervention within 15 days after the date such objections are due;
- c. if the arbitral panel decides to allow an intervention, the intervening Party shall notify all other Parties to the Agreement of the intervention, and the arbitral panel shall take the necessary steps to make the documents of the case available to the intervening Party, who may file pleadings of a type and within a time limit to be set by the arbitral panel, within the timetable set out in paragraph 4 of this Article to the extent practical, and may participate in any subsequent proceedings; and
- d. the decision of the arbitral panel will be equally binding upon the intervening Party.

9. All Parties to the dispute, including intervening Parties, shall, to the degree consistent with their law, give full effect to any decision or award of the arbitral panel.

10. The arbitral panel shall transmit copies of its decision or award to the Parties to the dispute, including any intervening Parties. The arbitral panel shall provide to the Depository a copy of the decision or award, provided that appropriate treatment shall be accorded to confidential business information.

11. The expenses of the arbitral panel, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by all of the Parties to the dispute, including intervening Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral panel.

**Article 15**  
**Relationship to Other Agreements**

Upon entry into force of this Agreement between one Party and any other Party, any bilateral air transport agreement existing between them at the time of such entry into force shall be suspended and shall remain suspended for so long as this Agreement shall remain in force between them.

**Article 16**  
**Relationship to Annex**

The Annex is an integral part of this Agreement and, unless expressly provided otherwise, a reference to this Agreement includes a reference to the Annex relating thereto.

**Article 17**  
**Amendment**

1. Any Party may propose amendments to this Agreement by forwarding a proposed amendment to the Depositary. Upon receiving such a proposal, the Depositary shall forward the proposal to the other Parties through diplomatic or other appropriate channels.
2. The Agreement may be amended in accordance with the following procedures:
  - a. if agreed by at least a simple majority of all Parties as of the date of proposal of the amendment, negotiations shall be held to consider the proposal;
  - b. unless otherwise agreed, the Party proposing the amendment shall host the negotiations, which shall begin not more than 90 days after agreement is reached to hold such negotiations. All Parties shall have a right to participate in the negotiations;
  - c. if adopted by at least a simple majority of the Parties attending such negotiations, the Depositary shall then prepare and transmit a certified copy of the amendment to the Parties for their acceptance;
  - d. any amendment shall enter into force, as between the Parties which have accepted it, 30 days following the date on which the Depositary has received written notification of acceptance from a simple majority of the Parties; and
  - e. following entry into force of such an amendment, it shall enter into force for any other Party 30 days following the date the Depositary receives written notification of acceptance from that Party.
3. In lieu of the procedures set forth in paragraph 2, the Agreement may be amended in accordance with the following procedures:

- a. if all Parties as of the time of proposal of the amendment give written notice through diplomatic or other appropriate channels to the Party proposing the amendment of their consent to its adoption, the Party proposing the amendment shall so notify the Depositary, which shall then prepare and transmit a certified copy of such amendment to all of the Parties for their acceptance; and
- b. an amendment so adopted shall enter into force for all Parties 30 days following the date on which the Depositary has received written notification of acceptance from all of the Parties.

### **Article 18 Withdrawal**

A Party may withdraw from this agreement by giving written notice of withdrawal to the Depositary. The withdrawal shall be effective 12 months after receipt of the notice by the Depositary, unless the Party withdraws its notice by written communication to the Depositary prior to the end of the 12-month period.

### **Article 19 Responsibilities of the Depositary**

1. The original of this Agreement shall be deposited with the Government of New Zealand, which is hereby designated as the Depositary of the Agreement.
2. The Depositary shall transmit certified copies of this Agreement and any amendments or protocols to all signatory and acceding States and all APEC member economies which have agreed to be bound by this Agreement in accordance with the Annex.
3. The Depositary shall notify all signatory and acceding States and all APEC member economies which have agreed to be bound by this Agreement in accordance with the Annex of:
  - a. expressions of consent to be bound by this Agreement and any amendments in accordance with Articles 20 and 17, and instruments of APEC member economies indicating their agreement to be bound by this Agreement in accordance with the Annex or their acceptance of any amendments in accordance with Article 17;
  - b. the respective dates on which the Agreement enters into force in accordance with Article 20, paragraphs 2, 3, and 6, and the respective dates on which the rights and obligations described in paragraph 2 of the Annex become effective following the deposit of a written instrument by APEC member economies pursuant to paragraph 1 of the Annex;
  - c. notifications regarding non-application of the Agreement received in accordance with Article 20, paragraph 5;
  - d. any notification of withdrawal received in accordance with Article 18;



- e. the convening of negotiations to consider amendments in accordance with Article 17, paragraph 2(a);
  - f. the respective dates on which an amendment enters into force in accordance with Article 17, paragraphs 2(d), 2(e) and 3(b); and
  - g. notifications received pursuant to Article 4, paragraph 3 and Article 7, paragraph 7.
4. Following entry into force of this Agreement, the Depositary shall transmit a certified true copy of this Agreement to the Secretary General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations and to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization in accordance with Article 83 of the Convention. The Depositary shall likewise transmit certified true copies of any amendments which enter into force.
5. The Depositary shall maintain a centralized register of airline designations and operating authorizations in accordance with Article 3, paragraphs 1 and 4 of this Agreement.
6. The Depositary shall make available to the Parties copies of any arbitral decision or award issued under Article 14 of this Agreement.

## **Article 20**

### **Entry into Force**

1. This Agreement shall be open for signature by Brunei Darussalam, Chile, New Zealand, Singapore, and the United States of America.
2. This Agreement shall enter into force on the date four of the States identified in paragraph 1 of this Article have signed not subject to ratification, acceptance or approval, or have deposited with the Depositary an instrument of ratification, acceptance or approval. The signatories to this Agreement may permit services consistent with the terms of the Agreement upon signature pending entry into force of the Agreement with respect to all of the States identified in paragraph 1 of this Article.
3. After this Agreement has entered into force in accordance with paragraph 2 of this Article, it shall enter into force for a remaining signatory on the date the Depositary receives the instrument of ratification, acceptance or approval of that signatory.
4. After this Agreement has entered into force in accordance with paragraph 2 of this Article, any State which is a party to the aviation security conventions listed in Article 7, paragraph 1 may accede to this Agreement by deposit of an instrument of accession with the Depositary.
5. This Agreement shall not apply between an acceding State or an APEC member economy which agrees to be bound by this Agreement in accordance with the Annex and any Party to this Agreement or APEC member economy which, within 90 days of the date of the Depositary's notification to the Parties of the deposit of the instrument of accession or written instrument indicating agreement to be bound, notifies the Depositary in writing that it shall not apply between that Party or such APEC member economy and such

acceding State or APEC member economy. Any signatory that expresses its consent to be bound after the Agreement has entered into force pursuant to paragraph 2 of this Article, upon expressing its consent to be bound, may notify the Depositary in writing that the Agreement shall not apply between that signatory and any State that acceded to the Agreement, or any APEC member economy that agreed to be bound by the Agreement in accordance with the Annex, before the Agreement entered into force for that signatory.

6. This Agreement shall enter into force as between the acceding State and all Parties other than those which, pursuant to paragraph 5 of this Article, have notified the Depositary of the non-application of the Agreement, on the 30th day after the expiry of the 90-day period referred to in paragraph 5 of this Article.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this 1st day of May, 2001, in the English, Spanish and Malay languages, each text being authentic. In case of divergence between the three language texts, the English language text shall prevail.

FOR BRUNEI DARUSSALAM:

FOR THE REPUBLIC OF CHILE:

FOR NEW ZEALAND:

FOR THE REPUBLIC OF SINGAPORE:

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:

**ANNEX**

1. After the entry into force of this Agreement, any member economy of the Asia Pacific Economic Cooperation forum ("APEC member economy") as listed in the Appendix to this Annex may, by a written instrument delivered to the Depositary, agree to be bound by this Agreement if it meets the following criteria:
  - a. it is unable to accede under the terms of Article 20 of the Agreement; and
  - b. it agrees to be bound by the aviation security conventions listed in Article 7, paragraph 1 of this Agreement or such conventions otherwise apply to it.
  
2. Any APEC member economy which agrees to be bound by the Agreement as provided for in paragraph 1 shall, in its relations with all Parties (other than those with which the Agreement shall not apply pursuant to a notification of non-application of the Agreement under Article 20, paragraph 5), have all of the rights and obligations provided for Parties under this Agreement. A Party (other than those with which the Agreement shall not apply pursuant to a notification of non-application of the Agreement under Article 20, paragraph 5) shall, in its relations with such APEC member economy, have all of the rights and obligations provided for Parties under this Agreement. The rights and obligations described in this paragraph shall be effective on the 30th day after the expiry of the 90-day period referred to in paragraph 5 of Article 20.

**APPENDIX**

Australia  
Brunei Darussalam  
Canada  
Chile  
People's Republic of China  
Hong Kong Special Administrative Region  
Indonesia  
Japan  
Korea  
Malaysia  
Mexico  
New Zealand  
Papua New Guinea  
Peru  
Philippines  
Russia  
Singapore  
Chinese Taipei  
Thailand  
United States  
Vietnam

-----

## **ADJUNTO B**

### **ACUERDO MULTILATERAL SOBRE LA LIBERALIZACION DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL**

Las Partes en el presente Acuerdo (en adelante denominadas las Partes);

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación;

Deseando facilitar la expansión de oportunidades en el transporte aéreo internacional;

Reconociendo que la prestación de servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos incrementa el comercio, beneficia a los consumidores y promueve el crecimiento económico;

Reconociendo el aporte efectuado por el foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico para facilitar las negociaciones sobre la liberalización de los servicios aéreos;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una amplia gama de opciones de servicios y deseando estimular a las líneas aéreas a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, los cuales ponen en riesgo la seguridad de personas o de la propiedad, afectan adversamente las operaciones de transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

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

Han convenido en lo siguiente:

#### **Artículo 1 Definiciones**

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:

1. "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo y Apéndice, y cualquier modificación a los mismos;
2. "Transporte aéreo" significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo por medio de aeronaves, sea en forma separada o combinada, por remuneración o arriendo;

3. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
  - a. Cualquier modificación que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por las Partes en el presente Acuerdo; y
  - b. Cualquier Anexo o modificación del mismo, adoptado en virtud del Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o modificación se encuentre en vigor, en un momento dado, para todas las Partes en el presente Acuerdo;
4. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
5. "Costo total" significa el costo de prestar los servicios, e incluye un monto razonable por concepto de gastos generales administrativos;
6. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo existente sobre el territorio de más de un Estado o una economía miembro del APEC señalados en el Apéndice del Anexo;
7. "Precio" significa cualquier tarifa o cargo cobrados por las líneas aéreas - incluidos sus agentes - por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y/o carga (con exclusión del correo), incluido el transporte terrestre en conexión con el transporte aéreo internacional, si procediere, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas o cargos;
8. "Escala para fines no comerciales" significa una escala para fines distintos de embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga y/o correo en el transporte aéreo;
9. "Territorio" significa las extensiones territoriales bajo la soberanía, jurisdicción, autoridad, administración, protección o administración fiduciaria de una Parte y las aguas territoriales adyacentes a éstas; y
10. "Cargos a los usuarios" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por la provisión de los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones afines.

## **Artículo 2**

### **Concesión de Derechos**

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes.
  - a. el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
  - b. el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;

- c. el derecho, en conformidad con los términos de sus designaciones, a prestar servicios regulares y de fletamento de transporte aéreo internacional entre puntos de la siguiente ruta:
    - i. desde puntos anteriores al territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que hubiera concedido el derecho y más allá;
    - ii. para servicio o servicios exclusivamente de carga, entre el territorio de la Parte que hubiera concedido el derecho y cualquier punto o puntos; y
  - d. los demás derechos que se especifican en este Acuerdo.
2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o la totalidad de sus vuelos y a su opción:
- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
  - b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
  - c. atender puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
  - d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
  - e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
  - f. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
  - g. realizar escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
  - h. transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquier otra Parte; e
  - i. combinar tráfico en la misma aeronave, independiente de su punto de origen;

sin restricción direccional o geográfica y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud de este Acuerdo.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo se aplicarán siempre que, con excepción de los servicios exclusivamente de carga, el servicio se preste en un punto del territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea.

4. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, cualquier línea aérea designada podrá realizar servicios de transporte aéreo internacional sin ningún tipo de limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, con la excepción de los servicios de carga, en tráfico de salida, el transporte más allá de ese punto sea la continuación del transporte



desde el territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea y, en tráfico de entrada, el transporte al territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea sea la continuación del transporte realizado más allá de ese punto.

5. Nada de lo estipulado en este Acuerdo se interpretará como que confiere a la línea o líneas aéreas de una Parte el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte pasajeros, equipaje, carga o correo, transportados mediante remuneración y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte.

### **Artículo 3 Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá derecho a designar cuantas líneas aéreas desee para operar servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones se comunicarán, por escrito, a las Partes interesadas, por la vía diplomática u otros canales adecuados, y al Depositario.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma prescrita para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, cada Parte concederá las autorizaciones y permisos que correspondan, con el mínimo de demora administrativa, siempre que:

- a. el control efectivo de esa línea aérea se encuentre en manos de la Parte que la hubiera designado, sus nacionales o ambos;
- b. la línea aérea esté constituida y tenga su lugar principal de negocios en el territorio de la Parte que la hubiera designado;
- c. la línea aérea esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes, reglamentos y normas habitualmente aplicadas a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que deba pronunciarse sobre la solicitud o solicitudes; y
- d. la Parte que designe a la línea aérea cumpla con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2, las Partes no estarán obligadas a conceder autorizaciones y permisos a las líneas aéreas designadas por otra Parte si la Parte que recibe la designación determina que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales.

4. Las Partes que concedan autorizaciones de operación en virtud del párrafo 2 de este Artículo deberán notificar dicha acción al Depositario.

5. Ninguna de las estipulaciones de este Acuerdo se entenderá que afecta las leyes y reglamentos de una Parte en lo relativo a la propiedad y control de las líneas aéreas que designe. La aceptación de las designaciones por las otras Partes estará supeditada a los párrafos 2 y 3 de este Artículo.

#### **Artículo 4**

#### **Revocación de Autorización**

1. Las Partes podrán negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de otra Parte si:
  - a. el control efectivo de esa línea aérea no estuviera en manos de la Parte que la haya designado, sus nacionales o ambos;
  - b. la primera Parte determinara que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales;
  - c. la línea aérea no estuviera constituida o no tuviera su lugar principal de negocios en el territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea;
  - d. la línea aérea no hubiere cumplido las leyes, reglamentos y normas mencionados en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o
  - e. la otra Parte no mantuviera y aplicara las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).
2. Los derechos concedidos en este Artículo deberán ser ejercidos sólo después de consultar con la Parte que hubiera designado a la línea aérea, salvo que la inmediata adopción de medidas sea necesaria para prevenir nuevas infracciones de los incisos 1 d) o 1 e) de este Artículo.
3. Las Partes que hubieran ejercido su derecho a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación de una línea aérea o líneas aéreas de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo deberán dar el aviso respectivo al Depositario.
4. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea o líneas aéreas de las demás Partes conforme al Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

#### **Artículo 5**

#### **Aplicación de las Leyes**

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte deberán cumplir las leyes, reglamentos y normas de cualquier otra Parte relacionados con la operación y navegación de aeronaves mientras ingresen, permanezcan o abandonen el territorio de esa última.
2. Las aeronaves de las líneas aéreas de una Parte, al ingresar al territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en él, cumplirán por sí mismas o en nombre de los pasajeros, tripulantes y carga, con las leyes y reglamentos relacionados con el ingreso o salida de su territorio de dichos pasajeros, tripulantes o carga en aeronaves (incluidos los reglamentos relativos a ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, o en el caso de correo, los reglamentos postales).

3. Respecto de la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración y cuarentena, ninguna Parte dará un trato preferente a sus propias o cualquier otra línea aérea, en detrimento de las líneas aéreas designadas de las demás Partes que presten servicios similares de transporte aéreo internacional.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dichos fines no serán inspeccionados, salvo que ello fuere necesario por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de ingreso ilegal o circunstancias especiales.

### **Artículo 6 Seguridad**

1. Para los fines de operar el transporte aéreo estipulado en este Acuerdo, cada Parte validará los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas o validadas por las demás Partes y que se encuentren vigentes, siempre que los requisitos para obtener dichos certificados o licencias sean, al menos, iguales a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención. Sin embargo, para los vuelos sobre su propio territorio, cada Parte podrá negarse a reconocer la validez de los certificados de competencia y licencias que cualquier otra Parte hubiera expedido o validado a sus nacionales.

2. Cada Parte podrá solicitar una Reunión de Consulta con otra de las Partes sobre las normas de seguridad aplicadas por esa otra Parte en lo relativo a las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas la primera Parte estima que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente normas y exigencias de seguridad en estas áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que se puedan establecer en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte sobre tal decisión y las medidas que se consideran necesarias para cumplir con dichas normas mínimas y la otra Parte deberá adoptar las acciones correctivas que procedan. Las Partes se reservan el derecho de negar, revocar, suspender, limitar o bien condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte en caso de que la otra Parte no adopte las medidas correctivas dentro de un plazo razonable.

### **Artículo 7 Seguridad de la Aviación**

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes ratifican que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes en particular actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, abierto a la firma en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, abierto a la firma en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, abierto a la firma en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Montreal el 24 de febrero de 1988.

2. Las Partes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, toda la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, pasajeros y tripulación y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Cada Parte, en sus relaciones con las otras Partes, actuará de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, denominadas Anexos a la Convención. Estas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio cumplan las normas sobre seguridad de la aviación aplicables.
4. Cada Parte deberá observar las disposiciones relativas a seguridad exigidas por las otras Partes para la entrada, salida y permanencia en sus territorios. Cada Parte deberá velar por que, en su territorio, se adopten las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, su equipaje y efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque y desembarque de pasajeros o carga. Cada Parte dará, además, favorable acogida a la solicitud de cualquier otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.
6. Cuando una de las Partes tenga motivos justificados para creer que otra Parte no se ajusta a las disposiciones de seguridad de la aviación contenidas en este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá causal para negar, revocar, suspender, limitar o condicionar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea o líneas aéreas de la otra Parte. En caso de emergencia, las Partes podrán adoptar medidas provisionales antes de expirar el plazo de 15 días.
7. Las Partes que hubieran ejercido su derecho a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar las autorizaciones de operación de una línea o líneas aéreas de conformidad con el párrafo 6 de este Artículo deberán notificar dicha acción al Depositario.

## **Artículo 8**

### **Oportunidades Comerciales**

1. Las líneas aéreas de las Partes tendrán derecho a:
  - a. establecer oficinas en el territorio de las demás Partes para promover y vender transporte aéreo;

- b. vender transporte aéreo en el territorio de las demás Partes directamente y, a criterio de las líneas aéreas, a través de sus agentes. Las líneas aéreas tendrán derecho a vender dicho transporte y cualquier persona podrá comprarlo en moneda local o en moneda de libre convertibilidad;
  - c. convertir y remesar al territorio de su sede, si así lo solicita, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa deberá autorizarse a la brevedad, sin ningún tipo de restricciones o impuestos, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas a la fecha en que el transportador formule la solicitud inicial de remesa; y
  - d. pagar los gastos locales, incluida la compra de combustible, en el territorio de las otras Partes, en moneda local. Si así lo desearan, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar esos gastos en el territorio de las demás Partes en moneda de libre convertibilidad, conforme a las normas monetarias locales.
2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a:
- a. de conformidad con las leyes, reglamentos y normas de las otras Partes con respecto a ingreso, residencia y empleo, ingresar al territorio de las demás Partes, y mantener en él, personal ejecutivo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas requeridos para la prestación de servicios de transporte aéreo;
  - b. realizar su propio servicio en tierra en el territorio de las otras Partes ("self-handling") o, si lo prefiere, seleccionar a alguno de entre los agentes competidores para que les proporcione tales servicios, total o parcialmente. Estos derechos estarán sujetos sólo a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios propios en tierra, se ofrecerá el servicio, en igualdad de condiciones, a todas las líneas aéreas; los cobros correspondientes deberán basarse en los costos de los servicios prestados y tales servicios deberán ser comparables, en clase y calidad, a los servicios autónomos si la prestación de éstos fuere posible; y
  - c. al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, celebrar acuerdos de cooperación comercial, como fletamento parcial, códigos compartidos o acuerdos de arrendamiento, con:
    - i. una línea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
    - ii. una línea o líneas aéreas de cualquier Estado o una economía miembro del APEC mencionada en el Apéndice del Anexo que no sea parte en el presente Acuerdo; y
    - iii. empresas de transporte terrestre de cualquier Estado o economía miembro del APEC señalados en el Apéndice al Anexo;

siempre que todos quienes participen en dichos acuerdos cuenten con la autorización correspondiente y cumplan los requisitos que se aplican a éstos.

3. No obstante cualquier otra disposición contenida en este Acuerdo, las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de las Partes estarán autorizados a emplear, sin restricción alguna y en conexión con el transporte aéreo internacional, transporte terrestre de carga hacia y desde cualquier punto dentro o fuera del territorio de las Partes, incluido el transporte desde y hacia los aeropuertos con servicios aduaneros e incluso, si procediere, el derecho a transportar carga bajo precinto aduanero, conforme a las leyes y reglamentos pertinentes. La referida carga, sea transportada por aire o por tierra, tendrá acceso a los trámites y servicios aduaneros en los aeropuertos. Las líneas aéreas podrán optar por realizar su propio transporte terrestre o contratar los servicios de otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Los servicios intermodales de carga podrán ser ofrecidos a un precio único, directo, por el transporte aéreo y terrestre combinados, siempre que los embarcadores no sean mal informados con respecto a dicho transporte.

### **Artículo 9** **Derechos Aduaneros y Cargos**

1. Al ingresar al territorio de una de las Partes, las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de cualquier otra Parte, como asimismo su equipo regular, equipo en tierra, combustible, lubricantes, abastecimientos técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores), provisiones de la aeronave (incluidos, entre otros, la comida, bebidas, licores, tabacos y otros productos para vender o para uso de los pasajeros, en cantidades limitadas, durante el vuelo) y otros objetos para uso exclusivo en conexión con la operación o servicio de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos a los bienes y capital, derechos de aduana, derechos al consumo y derechos y cargos similares i) impuestos por las autoridades nacionales o centrales y ii) que no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre que dicho equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Los siguientes artículos estarán también exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, gravámenes, derechos, honorarios y cargos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios prestados:

- a. las provisiones de la aeronave introducidas o proporcionadas en el territorio de una de las Partes y embarcadas, dentro de límites razonables, para ser consumidas a bordo de aeronaves de las líneas aéreas de las otras Partes que se dediquen al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichas provisiones hayan de usarse en un tramo del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcadas;
- b. el equipo en tierra y las piezas de repuesto (incluidos motores) introducidos en el territorio de una de las Partes con fines de servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves pertenecientes a líneas aéreas de las demás Partes que se usen en el transporte aéreo internacional;
- c. los combustibles, lubricantes y abastecimientos técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una de las Partes, para ser usados en aeronaves de líneas aéreas de las demás Partes dedicadas al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichos suministros hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcados; y

- d. material promocional y publicitario introducido o suministrado en el territorio de una de las Partes y embarcado, dentro de límites razonables, con el fin de ser usado durante el viaje de salida de una aeronave de una línea aérea de las otras Partes dedicadas al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichas provisiones hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcadas.
3. Podrá exigirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo permanezcan bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.
  4. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán, asimismo, cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otras líneas aéreas que igualmente gocen de dichas exenciones de otra Parte o Partes un préstamo o traspaso en el territorio de la otra Parte o Partes de los objetos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

### **Artículo 10**

#### **Cargos a los usuarios**

1. Los cargos a los usuarios que puedan ser impuestos a las líneas aéreas de las demás Partes por los organismos o autoridades impositivos competentes de cada Parte deberán ser justos, razonables, no discriminatorios y equitativamente aplicados a las distintas categorías de usuarios. En todo caso, los cargos a los usuarios se aplicarán a las líneas aéreas de las demás Partes en términos no menos favorables que los términos más favorables de que goce cualquier otra línea aérea a la fecha en que se aplicaren.
2. Los cargos a los usuarios aplicados a las líneas aéreas de las demás Partes podrán reflejar, aunque no exceder, el costo total para las autoridades u organismos impositivos competentes de prestar los servicios e instalaciones de aeropuerto, entorno de aeropuerto, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o dentro del sistema de aeropuertos. Los cargos podrán incluir un retorno razonable sobre los activos, una vez deducida la depreciación. Las instalaciones y servicios gravados por estos cargos deberán ser proporcionados en forma eficiente y económica.
3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre los organismos o autoridades impositivas competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios e instalaciones y alentará a los organismos o autoridades impositivos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso de la racionalidad de los cargos impuestos, conforme a los principios establecidos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a otorgar a los usuarios aviso razonable de cualquier propuesta de modificación de los cargos a los usuarios, de modo de permitirles expresar su opinión antes de que éstas se efectúen.
4. En los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición de este Artículo, a menos que i) no emprenda en un plazo prudencial el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte o que ii) con posterioridad a dicho examen, no adopte todas las medidas que estén a su alcance para subsanar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

## **Artículo 11**

### **Competencia Leal**

1. Cada Parte otorgará una oportunidad justa y equitativa para que las líneas aéreas designadas de todas las Partes compitan en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional regidos por este Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá que las líneas aéreas designadas determinen la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezcan, basándose en consideraciones comerciales del mercado. Acorde con este derecho, ninguna de las Partes actuará de modo de limitar el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de las demás Partes, salvo que ello fuere necesario por razones de índole aduanera, técnica, operacional o ambiental, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.
3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un requisito de opción preferente, una relación de distribución del tráfico, compensación por no presentar objeción o cualquier otra exigencia con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico.
4. Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de las demás Partes que presenten, para su aprobación, itinerarios, programas de vuelos de fletamento o planes operacionales, salvo los que se requieran en base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes contempladas en el párrafo 2 de este Artículo. Si alguna de las Partes exige dicha presentación a objeto de aplicar las condiciones contempladas en el párrafo 2 de este Artículo o bien con fines informativos, deberá minimizar la carga administrativa que entrañan las exigencias y procedimientos de presentación de información para los intermediarios de transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de las demás Partes.
5. Supeditado a las disposiciones de este Acuerdo, ninguna de las Partes podrá aplicar sus leyes, reglamentos y normas con el objeto de restringir la operación o venta de transporte aéreo internacional de fletamento contemplado en este Acuerdo, salvo que las Partes pudieran exigir el cumplimiento de sus propios requisitos con respecto a la protección de los fondos de pasajeros de vuelos fletados y derechos de cancelación y reembolso de fondos de tales pasajeros.
6. De conformidad con el párrafo 1 de este Artículo, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a comercializar sus servicios, en forma justa y no discriminatoria, mediante los sistemas computarizados de reservas (CRS) empleados por las agencias o compañías de viaje en el territorio de las Partes. Además, los proveedores de CRS de cada Parte que no infrinjan las normas relativas a CRS, si las hubiere, aplicables en el territorio de las Partes en que operen, tendrán derecho a acceder al mercado en términos no discriminatorios, efectivos y sin restricciones y a mantener, operar y, con entera libertad, poner sus CRS a disposición de las agencias o compañías de viaje en el territorio de las Partes. En especial, si cualquier línea aérea de las Partes opta por participar en un CRS ofrecido a los agentes o compañías de viaje en el territorio de otra Parte, esa línea aérea participará en los CRS de esa otra Parte operados en el territorio en que se hubiera constituido, en forma tan plena como podría participar en cualquier CRS en el territorio de esa otra Parte, a menos que pueda demostrar que los derechos aplicados por ese CRS por participar en el territorio de su constitución no son comercialmente razonables (los derechos se presumen comercialmente razonables si los derechos cobrados por cualquier otro CRS utilizado por las agencias o compañías de viaje a la línea aérea por participar en el territorio de su constitución fueren iguales o superiores a los cobrados por el CRS de la otra Parte por esa participación). Las líneas aéreas y los proveedores de CRS de una de las Partes no



deberán discriminar en contra de agencias o compañías de viaje ubicadas en el territorio de esa Parte debido al uso que hagan de un CRS de la otra Parte.

## **Artículo 12** **Fijación de Precios**

Los precios del transporte aéreo internacional operado conforme a este Acuerdo no estarán supeditados a la aprobación de ninguna de las Partes, y no deberán ser registrados ante ninguna Parte, estipulándose que una Parte podrá exigir su registro para fines informativos, por el tiempo que las leyes de esa Parte así lo exijan.

## **Artículo 13** **Consultas**

Cada Parte tendrá derecho a solicitar la celebración de consultas con una o más Partes relacionadas con la implementación o aplicación de este Acuerdo. Salvo otro acuerdo, las consultas se iniciarán a la brevedad posible, pero en una fecha no posterior a 60 días desde la fecha en que la otra Parte o Partes hubieran recibido, por la vía diplomática u otros canales adecuados, una solicitud por escrito que incluya la explicación de los temas a tratar. Una vez acordada la fecha de consultas, la Parte requirente notificará a las demás Partes sobre las consultas y temas a tratar. Cualquiera de las Partes podrá asistir, sujeto al consentimiento de las Partes involucradas en las consultas. Luego del término de las consultas, se deberá notificar su resultado a todas las Partes.

## **Artículo 14** **Solución de Controversias**

1. Cualquier controversia relacionada con este Acuerdo que no fuere resuelta en una primera ronda de consultas podrá, por acuerdo de las Partes interesadas, ser sometida a la decisión de alguna persona o institución. Si las Partes interesadas no llegaren a acuerdo, la controversia - a solicitud de una de las Partes - podrá ser sometida a arbitraje con respecto a otra Parte de conformidad con el procedimiento que se describe a continuación. La Parte que someta la controversia a arbitraje deberá notificar la controversia a las demás Partes al mismo tiempo que presente la solicitud de arbitraje.

2. El arbitraje deberá llevarse a efecto ante un tribunal compuesto por tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:

- a. dentro de 30 días desde la fecha de recibo de la solicitud de arbitraje, cada Parte en la controversia deberá nombrar a un árbitro. Dentro de sesenta (60) días desde la designación de los dos árbitros, las Partes en la controversia designarán, por acuerdo mutuo, a un tercer árbitro, que actuará como Presidente del Tribunal Arbitral;
- b. si alguna de las Partes no designare a un árbitro o si el tercer árbitro no se nombrare de acuerdo con el inciso a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo

de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tuviere la misma nacionalidad de una de las Partes, hará el nombramiento el más antiguo Vicepresidente que no estuviere inhabilitado por la misma causa.

3. Salvo que las Partes en conflicto acuerden algo distinto, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción conforme a este Acuerdo y establecerá sus propias reglas de procedimiento. Una vez constituido, el tribunal podrá recomendar la adopción de medidas provisionales mientras no se dicte sentencia definitiva. A instancias del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes en conflicto, en la fecha que fije el tribunal, la cual en ningún caso podrá ser posterior a los 15 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro, se celebrará una reunión para tratar las cuestiones concretas del arbitraje y el procedimiento específico que se deberá seguir. Si las partes en conflicto no pudieren llegar a acuerdo a este respecto, el tribunal determinará cuestiones concretas objeto de arbitraje y el procedimiento a seguir.

4. Salvo que las Partes en conflicto decidan algo distinto o a instancias del tribunal, la Parte demandante presentará un memorándum dentro de los 45 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro. La contestación de la Parte demandada deberá evacuarse en un plazo de 60 días luego de que la parte demandante presente su memorándum. La Parte demandante podrá replicar dentro de los 30 días siguientes a la presentación realizada por la Parte demandada y ésta última podrá presentar la réplica en un plazo de 30 días a contar de la presentación de la réplica. El tribunal deberá celebrar una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes o de oficio dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que deban presentarse los últimos escritos.

5. El tribunal procurará dictar sentencia dentro de los 30 días siguientes al término de la audiencia o, si ésta no se llevare a efecto, de la fecha en que se haya evacuado el último escrito. La sentencia deberá dictarse por voto mayoritario.

6. Las Partes en la controversia podrán requerir aclaraciones de la sentencia dentro de los 15 días siguientes a su dictación y tales aclaraciones deberán ser emitidas dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.

7. En caso de que la controversia involucrare a más de dos Partes, en el procedimiento descrito en este Artículo podrán participar varias Partes, en uno o ambos lados. El procedimiento señalado en este Artículo se aplicará con las siguientes excepciones:

- a. con respecto al párrafo 2a), las Partes de cada lado nombrarán a un árbitro conjunto;
- b. con respecto al párrafo 2b), si las Partes de un lado no nombraren a un árbitro en el plazo estipulado, la Parte o Partes del otro lado podrán recurrir al procedimiento señalado en el párrafo 2b) con el objeto de obtener el nombramiento de un árbitro; y
- c. con respecto a los párrafos 3, 4 y 6, cada una de las Partes de cualquier lado en la controversia tendrá derecho a tomar la acción aplicada a una Parte.

8. Cualquier otra Parte que se vea directamente afectada por la controversia tendrá derecho a intervenir en el proceso, en las siguientes condiciones:

- a. la Parte que desee intervenir deberá presentar la declaración correspondiente al tribunal arbitral en una fecha no posterior a 10 días luego del nombramiento del tercer árbitro;
  - b. el tribunal arbitral notificará a las Partes en conflicto cualquier declaración presentada y éstas tendrán, cada una, 30 días desde la fecha de envío de la notificación para someter al tribunal cualquier objeción a la intervención descrita en este párrafo. El tribunal decidirá si permite la intervención dentro de los 15 días siguientes al vencimiento del plazo para presentar objeciones;
  - c. si el tribunal arbitral decide permitir la intervención, la Parte interviniente deberá enviar el aviso respectivo a las demás Partes en el presente Acuerdo y el tribunal arbitral deberá adoptar las medidas necesarias para poner los documentos de la causa a disposición de la Parte interviniente, quien podrá presentar escritos, del tipo y dentro del plazo que establezca el tribunal arbitral, conforme al calendario señalado en el párrafo 4 de este Artículo - siempre que fuere posible - y podrá participar en cualquier proceso ulterior; y
  - d. la decisión del tribunal arbitral también será obligatoria para la Parte interviniente.
9. Todas las Partes en conflicto, incluidas las Partes intervinientes, deberán - en la medida que fuere compatible con su legislación - dar pleno efecto a la sentencia o fallo del tribunal arbitral.
10. El tribunal arbitral remitirá copias de su sentencia o fallo a las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. El tribunal arbitral proporcionará al Depositario copia de la sentencia o fallo, siempre que se otorgue tratamiento adecuado a la información comercial confidencial.
11. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán solventados en partes iguales por todas las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. Los gastos en que hubiera incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en conexión con los procedimientos del párrafo 2b) de este Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.

### **Artículo 15** **Relación con otros Acuerdos**

Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo entre una y cualquier otra Parte, cualquier acuerdo bilateral de transporte aéreo que exista entre ellos a la fecha de entrada en vigor quedará suspendido y permanecerá suspendido mientras este Acuerdo continúe vigente entre ellos.

### **Artículo 16** **Relación con el Anexo**

El Anexo es parte integrante de este Acuerdo y, salvo disposición expresa en contrario, cualquier referencia a este Acuerdo incluye una referencia al Anexo correspondiente.

## **Artículo 17**

### **Modificaciones**

1. Cualquiera de las Partes podrá proponer modificaciones al Acuerdo enviando la respectiva propuesta al Depositario. Al recibo de ésta, el Depositario deberá enviar la propuesta a las demás Partes mediante la vía diplomática u otros canales adecuados.
2. El Acuerdo podrá ser modificado de conformidad con el siguiente procedimiento:
  - a. si fuere acordado por al menos la mayoría absoluta de las Partes a la fecha en que se presente la propuesta, se realizarán negociaciones para analizarla;
  - b. salvo que se acordare otra cosa, la Parte que proponga las modificaciones deberá ser país sede de las negociaciones, las que se iniciarán en una fecha no posterior a los 90 días siguientes al acuerdo de realizar negociaciones. Todas las Partes podrán participar en éstas;
  - c. si la modificación fuere adoptada, al menos, por la mayoría absoluta de las Partes que asistan a las negociaciones, el Depositario preparará y remitirá a las Partes, para su aceptación, copia legalizada de las modificaciones;
  - d. las modificaciones entrarán en vigor, entre las Partes que las hubieran aceptado, 30 días después de la fecha en que el Depositario hubiera recibido notificación por escrito de la aceptación de éstas por parte de una mayoría absoluta de las Partes; y
  - e. luego de que las modificaciones entraren en vigencia, éstas entrarán en vigor para cualquier otra Parte 30 días después de la fecha en que el Depositario reciba notificación por escrito de la aceptación de dicha Parte.
3. En lugar del procedimiento señalado en el párrafo 2, el Acuerdo podrá ser modificado conforme al siguiente procedimiento:
  - a. si, a la fecha de proponerse las modificaciones, todas las Partes dieren aviso por escrito a la Parte que las propusiere - sea por la vía diplomática o por otros canales adecuados - de que consienten en su adopción, dicha Parte deberá enviar el aviso correspondiente al Depositario, quien, luego de ello, deberá preparar y remitir, para su aceptación, copia legalizada de dichas modificaciones a todas las Partes; y
  - b. las modificaciones adoptadas de esta forma entrarán en vigor para todas las Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario hubiera recibido un aviso por escrito de aceptación de todas las Partes.

## **Artículo 18**

### **Denuncia**

Las Partes podrán denunciar este Acuerdo dando aviso por escrito de denuncia al Depositario. La denuncia se hará efectiva 12 meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que las Partes retiren su aviso mediante comunicación por escrito enviada al Depositario antes de vencer el plazo de 12 meses.

### **Artículo 19** **Responsabilidades del Depositario**

1. El original de este Acuerdo será depositado ante el Gobierno de Nueva Zelanda, a quien en este acto se designa Depositario del Acuerdo.
2. El Depositario enviará copias legalizadas de este Acuerdo y de cualesquiera modificaciones o protocolos a todos los Estados signatarios y adherentes y a todas las economías miembro del APEC que hayan acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con su Anexo.
3. El Depositario notificará a todos los Estados signatarios y adherentes y a todas las economías miembro del APEC que hubieren acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo:
  - a. las expresiones de voluntad de obligarse por este Acuerdo y cualquier modificación adoptada conforme a los Artículos 20 y 17, y los instrumentos de las economías miembro del APEC en que se indique su voluntad de obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo o su aceptación de las modificaciones efectuadas conforme al Artículo 17;
  - b. las fechas en que el Acuerdo entrare en vigencia de conformidad con el Artículo 20, párrafos 2, 3 y 6; y las fechas respectivas en que los derechos y obligaciones descritos en el párrafo 2 del Anexo entren en vigencia luego de que las economías miembro del APEC depositen el instrumento respectivo conforme al párrafo 1 del Anexo;
  - c. las notificaciones relativas a la no aplicación del Acuerdo recibidas conforme al Artículo 20, párrafo 5;
  - d. cualquier notificación de denuncia recibida conforme al Artículo 18;
  - e. la convocatoria a negociaciones con el fin de analizar modificaciones conforme al Artículo 17, párrafo 2a);
  - f. las fechas en que las modificaciones entran en vigencia conforme al Artículo 17, párrafos 2d), 2e) y 3b); y
  - g. las notificaciones recibidas conforme al Artículo 4, párrafo 3, y Artículo 7, párrafo 7.
4. Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia legalizada de este Acuerdo para fines de registro y publicación conforme al Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 de la Convención. El Depositario deberá, asimismo, enviar copias legalizadas de cualquier modificación que entrare en vigor.

5. El Depositario deberá mantener un registro centralizado de designaciones de líneas aéreas y autorizaciones de operación, conforme al Artículo 3, párrafos 1 y 4, de este Acuerdo.
6. El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de cualquier sentencia o fallo arbitral emitido conforme al Artículo 14 de este Acuerdo.

## **Artículo 20**

### **Entrada en vigor**

1. El presente Acuerdo estará abierto a la firma de Brunei Darussalam, Chile, Nueva Zelandia, Singapur y los Estados Unidos de América.
2. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que cuatro de los Estados mencionados en el párrafo 1 de este Artículo lo hubieran firmado, sin estar sujetos a ratificación, aceptación o aprobación, o en que hayan entregado al Depositario un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación. Los signatarios de este Acuerdo podrán autorizar servicios compatibles con los términos del presente Acuerdo una vez que lo hubieran suscrito y mientras no entrare en vigor en todos los Estados señalados en el párrafo 1 de este Artículo.
3. Luego de que este Acuerdo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo, entrará en vigencia en cualquier signatario restante en la fecha en que el Depositario reciba el instrumento de ratificación, aceptación o aprobación respectivo.
4. Luego de que este Acuerdo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo, cualquier Estado que sea Parte en los convenios sobre seguridad de la aviación señalados en el Artículo 7, párrafo 1, podrá adherirse a este Acuerdo entregando al Depositario el instrumento de adhesión respectivo.
5. El presente Acuerdo no se aplicará entre un Estado adherente o una economía miembro del APEC que acepte obligarse por este Acuerdo conforme al Anexo y cualquier Parte en este Acuerdo o economía miembro del APEC que - dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que el Depositario notifique a las Partes el depósito del instrumento de adhesión o instrumento que indique la voluntad de obligarse por el Acuerdo - notifique por escrito al Depositario que el Acuerdo no se aplicará entre dicha Parte o economía miembro del APEC y el Estado adherente o la economía miembro del APEC. Cualquier signatario que exprese su voluntad de obligarse por el Acuerdo luego de que éste hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo podrá, al manifestar su consentimiento, notificar por escrito al Depositario que el Acuerdo no se aplicará entre dicho signatario y cualquier Estado que se adhirió al Acuerdo o cualquier economía miembro del APEC que acordare obligarse por el Acuerdo conforme al Anexo, antes de que el Acuerdo hubiera entrado en vigor para dicho signatario.
6. El presente Acuerdo entrará en vigor entre el Estado adherente y las Partes - con excepción de aquellas que conforme al párrafo 5 de este Artículo hubieran notificado al Depositario la no aplicación del Acuerdo - 30 días después de expirar el plazo de 90 días señalado en el párrafo 5 de este Artículo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO en Washington, hoy 1 de mayo de 2001, en los idiomas inglés, español y malayo, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia entre los tres textos, prevalecerá el texto en idioma inglés.

POR BRUNEI DARUSSALAM:

POR LA REPUBLICA DE CHILE:

POR NUEVA ZELANDIA:

POR LA REPUBLICA DE SINGAPUR:

POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:



## ANEXO

1. Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo, cualquier economía miembro del foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico ("economía miembro del APEC") mencionada en el apéndice de este Anexo podrá, mediante instrumento enviado al Depositario, aceptar obligarse por este Acuerdo si se cumplen los siguientes criterios:

- a. si no se pudiere adherir a éste en virtud del Artículo 20 del Acuerdo; y
- b. si aceptare obligarse por los convenios sobre seguridad de la aviación señalados en el Artículo 7, párrafo 1, de este Acuerdo u otros convenios que se apliquen a dicha economía.

2. Cualquier economía miembro del APEC que acepte obligarse por este Acuerdo conforme al párrafo 1 tendrá, en sus relaciones con las demás Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Acuerdo conforme a la notificación de no aplicación del Acuerdo mencionada en el Artículo 20, párrafo 5) todos los derechos y obligaciones otorgados a las Partes en virtud de este Acuerdo. Las Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Acuerdo conforme a la notificación de no aplicación del Acuerdo señalada en el Artículo 20, párrafo 5) tendrán, en las relaciones con esa economía miembro del APEC, todos los derechos y obligaciones estipulados en el Acuerdo con respecto a las Partes. Los derechos y obligaciones descritos en este párrafo surtirán efecto 30 días después del vencimiento del período de 90 días mencionado en el párrafo 5 del Artículo 20.

**APENDICE**

Australia  
Brunei Darussalam  
Canadá  
Corea  
Chile  
Estados Unidos  
Filipinas  
Indonesia  
Japón  
Malasia  
México  
Nueva Zelandia  
Papúa Nueva Guinea  
Perú  
Región Administrativa Especial de Hong Kong  
República Popular China  
Rusia  
Singapur  
Tailandia  
Taipei Chino  
Vietnam

-----

## **ATTACHMENT C**

### **PROTOCOL TO THE MULTILATERAL AGREEMENT ON THE LIBERALIZATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION**

The Parties to this Protocol (hereinafter "the Parties");

Being Parties to the Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation (hereinafter "the Agreement");

Desiring to create opportunities for the further growth of international air transportation in addition to those provided for in the Agreement;

Have agreed as follows:

#### **Article 1 Relationship to the Agreement**

1. As between the Parties to this Protocol, the provisions of this Protocol shall be an integral part of the Agreement.
2. If a Party to the Protocol exercises its right under paragraph 5 of Article 20 of the Agreement not to apply the Agreement between that Party and a State or APEC member economy which agrees to be bound by the Agreement in accordance with the Annex to the Agreement, the Protocol will also not apply between that Party and such State or APEC member economy.

#### **Article 2 Grant of Rights**

In addition to the rights granted in paragraphs 1 and 2 of Article 2 of the Agreement, and notwithstanding paragraphs 3, 4 and 5 of Article 2 of the Agreement, each Party grants to the other Parties the rights for the airlines designated by the other Parties in accordance with Article 3 of the Agreement to perform, in accordance with the terms of their designations:

- a. scheduled and charter international air transportation in passenger and combination services between the territory of the party granting the rights and any point or points; and
- b. scheduled and charter international air transportation between points in the territory of the Party granting the rights.

### **Article 3** **Signature, Ratification and Accession**

1. This Protocol shall be open for signature by any signatory to the Agreement from May 1, 2001 until the Protocol enters into force.
2. Any State that has signed the Agreement may express its consent to be bound by this Protocol by signature not subject to ratification, acceptance or approval; or by deposit of an instrument of ratification, acceptance or approval provided that a State shall not take such action unless it has already expressed its consent to be bound by the Agreement.
3. After this Protocol enters into force, it shall be open to accession by any Party to the Agreement. APEC member economies which have agreed to be bound by the Agreement in accordance with the Annex to the Agreement may, by a written instrument delivered to the Depository, agree to be bound by this Protocol.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Depository. The Depository shall promptly notify the Parties to the Agreement, and all APEC member economies which have agreed to be bound by the Agreement in accordance with the Annex to the Agreement, of receipt of such expressions of consent to be bound and of receipt of instruments from APEC member economies pursuant to paragraph 3 of this Article.
5. Any Party to the Agreement, upon expressing its consent to be bound by this Protocol, may make a reservation with respect to the right granted in paragraph (b) of Article 2 of the Protocol. Any APEC member economy, upon indicating its agreement to be bound in accordance with paragraph 3 of this Article, may indicate in writing that it does not agree to be bound by paragraph (b) of Article 2 of the Protocol.
6. If, in accordance with paragraph 5 of this Article, a State makes a reservation, or an APEC member economy indicates that it does not agree to be bound by paragraph (b) of Article 2, any Party to the Protocol or APEC member economy that has agreed to be bound by this Protocol which does not make such a reservation or indication, may, either upon expressing its consent to be bound or otherwise agreeing to be bound, or within 90 days of the date of the Depository's notification to the Parties of such reservation or indication, notify the Depository that:
  - a. the reservation or indication shall be applied reciprocally by that Party or participating APEC member economy in its relations with the reserving State or APEC member economy making such an indication; or
  - b. the Protocol shall not apply between that Party or participating APEC member economy and the reserving State or APEC member economy making such an indication.

### **Article 4** **Entry into Force**

1. This Protocol shall enter into force on the date that the Agreement enters into force or on the date that two signatories to the Agreement have expressed their consent to be bound in accordance with paragraph 2 of Article 3, whichever is later.
2. For any signatory to this Protocol that expresses its consent to be bound in accordance with paragraph 2 of Article 3 after this Protocol has entered into force pursuant to paragraph 1 of this Article, this Protocol shall enter into force on the date it so expresses that consent.
3. This Protocol shall not apply between any State which has made a reservation in accordance with paragraph 5 of Article 3 of this Protocol, or any APEC member economy that has indicated it does not agree to be bound by paragraph (b) of Article 2, and any Party or APEC member economy which has notified the Depositary of the non-application of the Protocol in accordance with paragraph 6(b) of Article 3 of this Protocol.
4. This Protocol shall not apply between any State acceding to this Protocol, or any APEC member economy which agrees to be bound by this Protocol, and any Party or APEC member economy which, within 90 days of the date of the Depositary's notification to the Parties of the deposit of the instrument of accession or written instrument indicating agreement to be bound, notifies the Depositary in writing that it shall not apply between that Party or APEC member economy and such acceding State or APEC member economy.
5. This Protocol shall enter into force as between the acceding State and all Parties other than those which, pursuant to paragraph 4 of this Article or paragraph 6(b) of Article 3 of this Protocol, have notified the Depositary of the non-application of the Protocol, on the 30th day after the expiry of the 90-day period referred to in paragraph 4 of this Article or paragraph 6 of Article 3.
6. Any APEC member economy which agrees to be bound by this Protocol as provided for in paragraph 3 of Article 3 of this Protocol shall, in its relations with all Parties (other than those with which the Protocol shall not apply pursuant to a notification of non-application of the Protocol under paragraph 6(b) of Article 3, or paragraph 4 of this Article), have all of the rights and obligations provided for Parties under this Protocol. A Party (other than those with which the Protocol shall not apply pursuant to a notification of non-application of the Protocol under paragraph 6(b) of Article 3, or paragraph 4 of this Article) shall, in its relations with such APEC member economy, have all of the rights and obligations provided for Parties under this Protocol. The rights and obligations described in this paragraph shall be effective on the 30th day after the expiry of the 90-day period referred to in paragraph 6 of Article 3 and paragraph 4 of this Article.

## **Article 5**

### **Withdrawal**

1. A Party may withdraw from this Protocol by giving written notice of withdrawal to the Depositary, which shall promptly notify the Parties to the Agreement of the date of receipt of such notice. The withdrawal shall be effective 12 months after receipt of the notice by the Depositary, unless the Party withdraws its notice by written communication to the Depositary prior to the end of the 12-month period.
2. Any Party which withdraws from the Agreement shall be deemed also to have withdrawn from this Protocol.

## **Article 6 Amendment**

This Protocol may be amended at any time in accordance with the procedures set forth in Article 17 of the Agreement, provided that: for purposes of this Article, all references to Parties in Article 17 of the Agreement shall mean Parties to the Protocol; and no amendment to this Protocol shall enter into force until such time as written notifications of acceptance are received by the Depositary from each of the Parties to this Protocol.

## **Article 7 Responsibilities of the Depositary**

1. The original of this Protocol shall be deposited with the Government of New Zealand, which shall notify all signatories to the Agreement, all States acceding to the Agreement, and all APEC member economies which have agreed to be bound by the Agreement in accordance with the Annex to the Agreement of:

- a. expressions of consent to be bound by this Protocol and any amendments in accordance with Article 3, paragraphs 2 and 4 and Article 6, and instruments of APEC member economies indicating their agreement to be bound by this Protocol in accordance with paragraph 3 of Article 3 or their acceptance of any amendments in accordance with Article 6;
- b. the respective dates on which the Protocol enters into force in accordance with paragraphs 1, 2 and 5 of Article 4, and the respective dates on which the rights and obligations described in paragraph 6 of Article 4 become effective following the deposit of written instruments by APEC member economies pursuant to paragraph 3 of Article 3;
- c. reservations and written indications concerning paragraph (b) of Article 2 made pursuant to paragraph 5 of Article 3, and notifications regarding the reciprocal application of such reservations or indications pursuant to paragraph 6(a) of Article 3;
- d. notifications regarding non-application of the Protocol received in accordance with paragraph 6(b) of Article 3 or paragraph 4 of Article 4;
- e. the convening of negotiations to consider amendments in accordance with Article 6;
- f. the respective dates on which an amendment enters into force in accordance with Article 6; and
- g. notifications of withdrawal received in accordance with paragraph 1 of Article 5.

2. Following entry into force of this Protocol, the Depositary shall transmit a certified true copy of this Protocol to the Secretary General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations and to the Secretary General of the International Civil

Aviation Organization in accordance with Article 83 of the Convention. The Depositary shall likewise transmit certified true copies of any amendments which enter into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Protocol.

DONE at Washington, this 1st day of May, 2001, in the English, Spanish and Malay languages, each text being authentic. In case of divergence between the three language texts, the English language text shall prevail.

FOR BRUNEI DARUSSALAM:

FOR NEW ZEALAND:

FOR THE REPUBLIC OF SINGAPORE:

-----





## **ADJUNTO C**

### **PROTOCOLO DEL ACUERDO MULTILATERAL SOBRE LA LIBERALIZACION DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL**

Las Partes en el presente Protocolo (en adelante "las Partes");

Siendo Partes en el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (en adelante "el Acuerdo");

Deseando crear oportunidades para un mayor crecimiento del transporte aéreo internacional, adicionales a las mencionadas en el Acuerdo;

Han convenido en lo siguiente:

#### **Artículo 1 Relación con el Acuerdo**

1. Entre las Partes en el presente Protocolo, las disposiciones de éste serán parte integrante del Acuerdo.
2. Si una Parte en el Protocolo ejerciere su derecho conforme al párrafo 5 del Artículo 20 del Acuerdo de no aplicar el Acuerdo entre dicha Parte y un Estado o economía miembro del APEC que acuerde obligarse por el Acuerdo de conformidad con el Anexo de éste, el Protocolo tampoco se aplicará entre esa Parte y el Estado o economía miembro del APEC.

#### **Artículo 2 Concesión de Derechos**

Además de los derechos concedidos en los párrafos 1 y 2 del Artículo 2 del Acuerdo, y no obstante los párrafos 3, 4 y 5 del Artículo 2 del Acuerdo, cada Parte concede a las demás Partes los derechos para las líneas aéreas designadas por las otras Partes en conformidad con el Artículo 3 del Acuerdo, para prestar de acuerdo con los términos de sus designaciones:

- a. servicios regulares y de fletamento de transporte aéreo internacional de pasajeros y servicios combinados, entre el territorio de la Parte que concede los derechos y cualquier punto o puntos;  
y
- b. servicios regulares y de fletamento de transporte aéreo internacional entre puntos en el territorio de la Parte que concede los derechos.

### **Artículo 3** **Suscripción, ratificación y adhesión**

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma de cualquier signatario del Acuerdo desde el 1 de mayo de 2001 hasta que el Protocolo entre en vigor.
2. Cualquier Estado que hubiera firmado el Acuerdo podrá manifestar su voluntad de obligarse por este Protocolo mediante su suscripción, no sujeta a ratificación, aceptación o aprobación; o mediante depósito de un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación, estipulándose que los Estados no adoptarán dicha medida a menos que ya hubieran manifestado su voluntad de obligarse por el Acuerdo.
3. Luego de que este Protocolo entre en vigor, estará abierto a la adhesión de cualquier Parte del Acuerdo. Las economías miembro del APEC que hubieran aceptado obligarse por el Acuerdo de conformidad con el Anexo del Acuerdo podrán, mediante instrumento enviado al Depositario, aceptar obligarse por este Protocolo.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán ante el Depositario. El Depositario deberá, a la brevedad, notificar a las Partes del Acuerdo y a todas las economías miembro del APEC que hubieran acordado obligarse por el Acuerdo conforme al Anexo del Acuerdo, el recibo de tales expresiones de aceptación y el recibo de instrumentos de las economías miembro del APEC conforme al párrafo 3 de este Artículo.
5. Cualquiera de las Partes del Acuerdo, al manifestar su voluntad de obligarse por este Protocolo, podrá efectuar reservas con respecto a los derechos concedidos en el párrafo b) del Artículo 2 del Protocolo. Cualquier economía miembro del APEC, al indicar su conformidad de obligarse conforme al párrafo 3 de este Artículo, podrá indicar por escrito que no acepta obligarse por el párrafo b), Artículo 2, del Protocolo.
6. Si, conforme al párrafo 5 de este Artículo, un Estado hiciera una reserva o una economía miembro del APEC indicare que no acepta obligarse por el párrafo b) del Artículo 2, cualquier Parte en el presente Protocolo o cualquier economía miembro del APEC que hubiere acordado obligarse por este Protocolo y que no hubiere efectuado esa reserva o indicación, podrá - sea manifestando su voluntad de obligarse o acordando obligarse de otra forma, o bien dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que el Depositario hubiera notificado a las Partes dicha reserva o indicación - notificar al Depositario que:
  - a. la reserva o indicación será aplicada recíprocamente por esa Parte o economía miembro del APEC en sus relaciones con el Estado que hubiera hecho la reserva o la economía miembro del APEC que hubiera efectuado la indicación; o
  - b. el Protocolo no se aplicará entre esa Parte o economía miembro del APEC y el Estado que hubiere formulado la reserva o la economía miembro del APEC que hubiere hecho esa indicación.

#### **Artículo 4**

##### **Entrada en vigor**

1. El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que el Acuerdo entre en vigor o en la fecha en que dos signatarios del Acuerdo hayan expresado su voluntad de obligarse conforme al párrafo 2 del Artículo 3, cualquiera que fuere posterior.
2. Con respecto a cualquier signatario de este Protocolo que exprese su voluntad de obligarse conforme al párrafo 2 del Artículo 3 luego de que el presente Protocolo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 1 de este Artículo, el presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que ese signatario expresare su consentimiento.
3. El presente Protocolo no se aplicará entre cualquier Estado que hubiere hecho una reserva conforme al párrafo 5 del Artículo 3 de este Protocolo o cualquier economía miembro del APEC que hubiera indicado que no está de acuerdo en obligarse por el párrafo b) del Artículo 2, y cualquier Parte o economía miembro del APEC que hubiera notificado al Depositario la no aplicación del Protocolo conforme al párrafo 6b) del Artículo 3 de este Protocolo.
4. El presente Protocolo no se aplicará entre cualquier Estado que se adhiera a éste o cualquier economía miembro del APEC que acuerde obligarse por este Protocolo y cualquier Parte o economía miembro del APEC que - dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que el Depositario notifique a las demás Partes el depósito de un instrumento de adhesión u otro instrumento que indique la voluntad de obligarse por éste - notifique al Depositario por escrito que el Protocolo no se aplicará entre esa Parte o economía miembro del APEC y ese Estado adherente o economía miembro del APEC.
5. El presente Protocolo entrará en vigor entre el Estado adherente y todas las demás Partes - con excepción de aquellas que, conforme al párrafo 4 de este Artículo o el párrafo 6b) del Artículo 3 de este Protocolo, hubieran notificado al Depositario la no aplicación de éste - 30 días después de vencer el período de 90 días mencionado en el párrafo 4 de este Artículo o el párrafo 6 del Artículo 3.
6. Cualquier economía miembro del APEC que acuerde obligarse por este Protocolo conforme a lo estipulado en el párrafo 3 del Artículo 3 de este Protocolo tendrá, en sus relaciones con las demás Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Protocolo conforme a la notificación de no aplicación del Protocolo señalada en el Artículo 3, párrafo 6b), o el párrafo 4 de este Artículo) todos los derechos y obligaciones otorgados a las Partes en virtud de este Protocolo. Las Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Protocolo conforme a la notificación de no aplicación del Protocolo señalada en el Artículo 3, párrafo 6b, o en el párrafo 4 de este Artículo) tendrán, en sus relaciones con esa economía miembro del APEC, todos los derechos y obligaciones otorgados a las Partes en virtud de este Protocolo. Los derechos y obligaciones descritos en este párrafo surtirán efecto 30 días después del vencimiento del período de 90 días mencionado en el párrafo 6 del Artículo 3 y el párrafo 4 de este Artículo.

#### **Artículo 5**

##### **Denuncia**

1. Las Partes podrán denunciar este Protocolo dando aviso por escrito de denuncia al Depositario, quien deberá informar a la brevedad a las Partes en el Acuerdo la fecha de recibo de ese aviso. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de que el Depositario hubiera recibido el aviso, a menos que la Parte retire su aviso mediante comunicación por escrito enviada al Depositario antes del término del plazo de 12 meses.
2. Se entenderá que cualquier Parte que denuncie el Acuerdo denuncia también este Protocolo.

### **Artículo 6** **Modificaciones**

El presente Protocolo podrá ser modificado en cualquier momento, conforme a los procedimientos establecidos en el Artículo 17 del Acuerdo, estipulándose que, para los efectos de este Artículo, toda referencia a las Partes en el Artículo 17 del Acuerdo constituirá una referencia a las Partes en el Protocolo y que ninguna modificación del Protocolo entrará en vigor hasta que el Depositario reciba las notificaciones por escrito de aceptación de cada una de las Partes de este Protocolo.

### **Artículo 7** **Responsabilidades del Depositario**

1. El original de este Protocolo se depositará ante el Gobierno de Nueva Zelandia, quien notificará a todos los signatarios del Acuerdo y a todos los Estados adherentes y economías miembro del APEC que hubieren acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo del Acuerdo:
  - a. las expresiones de voluntad de obligarse por este Acuerdo y cualquier modificación adoptada conforme al Artículo 3, párrafos 2 y 4, y Artículo 6 y los instrumentos de las economías miembro del APEC en que se indique su voluntad de obligarse por este Protocolo de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 3 o su aceptación de las modificaciones efectuadas conforme al Artículo 6;
  - b. las fechas en que el Protocolo entrare en vigencia de conformidad con los párrafos 1, 2 y 5 del Artículo 4 y las fechas respectivas en que los derechos y obligaciones descritos en el párrafo 6 del Artículo 4 entren en vigencia luego de que las economías miembro del APEC depositen el instrumento respectivo conforme al párrafo 3 del Artículo 3;
  - c. las reservas e indicaciones por escrito sobre el párrafo b) del Artículo 2, efectuadas conforme al párrafo 5 del Artículo 3, y notificaciones sobre aplicación recíproca de tales reservas o indicaciones conforme al párrafo 6 a) del Artículo 3;
  - d. las notificaciones relativas a la no aplicación del Protocolo recibidas conforme al párrafo 6b) del Artículo 3, o el párrafo 4 del Artículo 4;
  - e. la convocatoria a negociaciones con el fin de analizar modificaciones conforme al Artículo 6;
  - f. las fechas en que las modificaciones entran en vigencia conforme al Artículo 6; y

g. las notificaciones de retiro recibidas conforme al párrafo 1 del Artículo 5.

2. Luego de la entrada en vigencia de este Protocolo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia legalizada de este Protocolo para fines de registro y publicación conforme al Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 de la Convención. El Depositario deberá, asimismo, enviar copias legalizadas de cualquier modificación que entrare en vigor.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO en Washington, hoy 1 de mayo de 2001, en los idiomas inglés, español y malayo, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia entre los tres textos, prevalecerá el texto en idioma inglés.

POR BRUNEI DARUSSALAM:

POR NUEVA ZELANDIA:

POR LA REPUBLICA DE SINGAPUR:

— END —