

No. 30557

**UNITED STATES OF AMERICA
and
EL SALVADOR**

Air Transport Agreement (with annexes and exchange of letters). Signed at Washington on 2 April 1982

Authentic texts of the Agreement and annexes: English and Spanish.

Authentic text of the exchange of letters: English.

Registered by the United States of America on 2 December 1993.

**ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
et
EL SALVADOR**

Accord relatif au transport aérien (avec annexes et échange de lettres). Signé à Washington le 2 avril 1982

Textes authentiques de l'Accord et des annexes : anglais et espagnol.

Texte authentique de l'échange de lettres : anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 2 décembre 1993.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF EL SALVADOR

The Government of the United States of America and the Government of El Salvador;

Desiring to promote an international air transport system based on competition among airlines in the marketplace with minimum governmental 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 predatory or 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;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;²

Desiring to conclude a agreement covering all forms of air transportation;

Have agreed as follows:

¹ Came into force on 22 November 1982, the date on which the Government of the United States of America received notification indicating that the Government of El Salvador had completed its ratification process, in accordance with article 18.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

ARTICLE 1Definitions

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

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Civil Aeronautics Board or the Department of Transportation, whichever has jurisdiction, or their successor agencies, and in the case of El Salvador, the General Directorate of Civil Aeronautics, or its successor agency;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both parties, and

(ii) 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;

(e) "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) "Price" means:

(i) any fare, rate or price to be charged by airlines, or their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate and price;

- (ii) the charges and conditions for services ancillary to carriage of traffic which are offered by airlines; and
- (iii) amounts charged by airlines to air transportation intermediaries;

for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation.

(g) "International air transportation" means an air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;

(h) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and mail in air transportation;

(i) "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto;

(j) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities; and

(k) "Full economic costs" means the direct cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead.

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;
- (c) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Nothing in paragraph (1) of this article shall be deemed to grant the right for one Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the 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 Annexes 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 in both.

(2) On receipt of such a designation and of applications in the form and manner prescribed from the designated airline 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).

ARTICLE 4Revocation of Authorization

(1) Each 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 or the other Party's nationals;
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 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 non-compliance with subparagraphs (1)(b) or (1)(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

ARTICLE 5Application 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 6Safety

(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 which 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) Each Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, 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 and security standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which 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 action within a reasonable time.

ARTICLE 7Aviation Security

Each Party:

(1) reaffirms its commitment to act consistently with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971;³

(2) shall require that operators of aircraft of its registry act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization; and

(3) shall provide maximum aid to the other Party with a view to preventing unlawful seizure of aircraft, sabotage to aircraft, airports, and air navigation facilities, and threats to aviation security; give sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat; and, when incidents or threats of hijacking or sabotage against aircraft, airports or air navigation facilities occur, assist the other Party by facilitating communications intended to terminate such incidents rapidly and safely.

ARTICLE 8Commercial Opportunities

(1) The airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

(2) The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, 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 may 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. These 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 if self-handling were possible.

(4) Each airline of one 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 for the protection of the consumer by the regulations of the country in which the traffic originates. Each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies according to the laws and regulations of said Party.

(5) Each airline of one Party may convert and remit to its country, on demand, local revenues from the sale of such air transportation in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or remittance taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance, and according to the national laws and regulations of each Party.

ARTICLE 9Customs Duties and Taxes

(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 as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during the 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 imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, 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 a designated 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 a designated airline of the other Party used in international air transportation; and

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of a designated 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.

(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 for 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.

(5) Each Party shall use its best efforts to secure for the designated airlines of the other Party, on the basis of reciprocity, an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by State, regional and local authorities on the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the actual cost of providing the service.

ARTICLE 10

User Charges

(1) User charges imposed by the competent charging authorities on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, and non-discriminatory.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full economic cost to the competent charging authorities of providing the airport, air navigation, and

aviation security facilities and services. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

ARTICLE 11

Fair Competition

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

(2) Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competition practices adversely affecting the competitive position of the airlines of either Party.

(3) 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.

(4) 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 the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(5) 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 uniform

conditions as foreseen by paragraph (3) 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 (Mutual Disapproval)

(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 predatory or discriminatory prices or practices;
- (b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
- (c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

(2) Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public for traffic originating in the territory of the other Party.

(3) Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) 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 intra-line basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) 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 mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.

(4) Notwithstanding paragraph (3) of this Article, each Party shall allow (a) any airline of either Party or any airline of a third country to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline or charterer for international air transportation between the territories of the Parties, and (b) any airline of one Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline or charterer for international air transportation between the territory of the other Party and a third country. As used herein, the term "meet" means the right to establish on a timely basis, using such expedited procedures as may be necessary, an identical or similar price on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions relating to routing, roundtrip requirements, connections, type of service or aircraft type or such price through a combination of prices.

ARTICLE 13Consultations

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. Each Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

If there are any changes or revisions in this Agreement or its Annexes as a result of such consultations, they shall be confirmed by diplomatic note.

ARTICLE 14Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by a first round of formal consultations, except those which may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), 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 International Court of Justice to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President 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 procedure. 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 no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days after the presentation of the Memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after the date of filing of the responses.

(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, whichever is sooner. 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, 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 International Court of Justice in connection with the procedures of paragraph (2)(b) of this Article

shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 15

Termination

Either Party may, at any given time give notice in writing through diplomatic channels 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 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 before the end of this period.

ARTICLE 16

Multilateral Agreement

If a multilateral agreement, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

ARTICLE 17

Registration with ICAO

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

ARTICLE 18

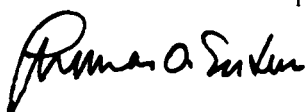
Entry into Force

This Agreement shall enter into force upon receipt of notification from the Government of El Salvador that its ratification process has been completed.

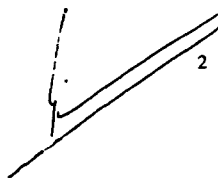
In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Washington, D.C., in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic, this Second day of April, Nineteen hundred and Eighty-two.

For the Government
of the United States of America:

 1

For the Government
of El Salvador:

 2

¹ Thomas O. Enders.

² Ernesto Rivas-Gallont.

ANNEX I

SCHEDULED AIR SERVICE

Section 1

Airlines of one Party whose designation identifies this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international air transportation (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Party which has designated the airline.

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

From the United States and its territories via intermediate points to points in El Salvador and beyond to points outside El Salvador.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of El Salvador:

1. From El Salvador via Guatemala City, Guatemala, San Pedro Sula, Honduras, and Belize City, Belize to Miami.^{1/}
2. From El Salvador via Guatemala City, Guatemala, San Pedro Sula, Honduras, and Belize City, Belize to the coterminal points Houston and New Orleans.
3. From El Salvador to the coterminal points Los Angeles and San Francisco.

Section 2

Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions

^{1/} The intermediate point Guatemala City, Guatemala, may be served on this route for foreign air transportation of property and mail only. [Footnote in the original.]

and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the Party which has designated that airline, without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

Section 3

On any international segment or segments of the routes described in Section 1 above, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in flight number and type of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party which has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party which has designated the airline is a continuation of the transportation beyond such point.

ANNEX II

CHARTER AIR SERVICE

Section 1

Airlines of one Party whose designation identifies this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform international air transportation to, from and through any point or points in the territory of the other Party, either directly or with stopovers en route, for one-way or roundtrip carriage of the following traffic:

(a) any traffic to or from a point or points in the territory of the Party which has designated the airline;

(b) any traffic to or from a point or points beyond the territory of the Party which has designated the airline and carried between the territory of that Party and such beyond point or points (i) in transportation other than under this Annex; or (ii) in transportation under this Annex with the traffic making a stopover of at least two consecutive nights in the territory of that Party.

Section 2

With regard to traffic originating in the territory of either Party, each airline performing air transportation under this Annex shall comply with such laws, regulations and rules of the Party in whose territory the traffic originates, whether on a one-way or roundtrip basis, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation. In addition, designated airlines of one Party may also operate charters with traffic originating in the territory of the other Party in compliance with the laws, regulations and rules of the first Party. When such regulations or rules of one Party apply more restrictive terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, the designated airlines of the other Party shall

be subject to the least restrictive of such terms, conditions or limitations. Moreover, if the aeronautical authorities of either Party promulgate regulations or rules which apply different conditions to different countries, each Party shall apply the least restrictive regulation or rule to the designated airlines of the other Party.

Section 3

Neither Party shall require a designated airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party on a one-way or roundtrip basis, to submit more than a declaration of conformity with the laws, regulations and rules of that other Party referred to under Section 2 of this Annex or of a waiver of these regulations or rules granted by the aeronautical authorities of that other Party.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de la República de El Salvador y el Gobierno de los Estados Unidos de América;

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

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan al público viajero y a los embarcadores una variedad de opciones de servicio a los más bajos precios que no sean depredatorios o discriminatorios y que no representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas individuales para que desarrollen e implementen precios innovativos y competitivos,

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación por actos y amenazas contra la seguridad de las aeronaves, lo cual pone en peligro la seguridad de las personas y de la propiedad, afecta adversamente la operación del transporte aéreo y menoscaba la confianza pública en la seguridad de la aviación civil,

Siendo partes en la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, y

Deseando concluir un Convenio que cubra todas las formas del transporte aéreo

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO I

Definiciones

Para los efectos de este Convenio, a menos que se indique otra cosa, el término:

(a) "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de la República de El Salvador, la Dirección General de Aeronáutica Civil o su organismo sucesor; y en el caso de los Estados Unidos de América, la Civil Aeronautics Board o el Department of Transportation, de los dos, el que tenga competencia, o sus sucesores;

(b) "Acuerdo" significa el presente acuerdo, sus anexos y cualesquiera enmiendas a los mismos;

(c) "Transporte aéreo" significa cualquier operación efectuada por una aeronave para el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en forma combinada o mixta, mediante remuneración o alquiler.

(d) "Convención" significa la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

(i) Cualquier modificación que hubiere entrado en vigencia de acuerdo con el Artículo 94 a) de la Convención de Aviación Civil Internacional y que hubiere sido ratificada por ambas Partes, y

(ii) Cualquier anexo, o modificación a la misma adoptada en virtud del Artículo 90 de la Convención en la medida en que tal anexo o modificación esté en vigor en un momento dado para ambas Partes;

(e) "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el artículo 3 de este Acuerdo;

(f) "Precio" significa:

(i) Cualquier tarifa, fleta o precio que cobren las líneas aéreas o sus agentes, y las condiciones que rijan la disponibilidad de tal tarifa, flete o precio;

(ii) Los cargos y condiciones por los servicios auxiliares al tráfico que ofrezcan las líneas aéreas, y

(iii) Las cantidades cobradas por las líneas aéreas a los intermediarios del transporte aéreo,

por concepto del transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o la carga (excluyendo correo) en el transporte aéreo.

(g) "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un estado.

(h) "Escala para fines no comerciales" significa un aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros (y su equipaje), carga y correo en el transporte aéreo;

(i) "Territorio" significa las áreas terrestres y las aguas adyacentes a ellas bajo la soberanía, jurisdicción, protección o administración fiduciaria de una de las Partes;

(j) "Cargos al usuario" significa el cargo que se le hace a una línea aérea por el uso de la propiedad o las instalaciones aeroportuarias, las de aeronavegación o las de seguridad de la aviación; y

(k) "Costo económico total" significa el costo directo del servicio proporcionado, más un cargo razonable por la administración.

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

(1) Cada Parte otorgará a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte:

- (a) El derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- (b) El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- (c) Los derechos especificados en cualquier otra forma en el presente Acuerdo.

(2) Nada de lo dispuesto en el párrafo 1) de este Artículo se considerará que otorga el derecho a las líneas aéreas de una Parte a participar en el transporte aéreo entre puntos en el territorio de la otra Parte.

ARTICULO 3Designación y Autorización

(1) Cada Parte tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para llevar a cabo el transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y sus Anexos y a cancelar o alterar tal designación. Dichas designaciones deberán ser comunicadas por escrito, y por vía diplomática, a la otra Parte, y especificarán si la línea aérea está autorizada para llevar a cabo el tipo de transporte aéreo especificado en el Anexo I, el Anexo II, o en ambos.

(2) Al recibir tal designación y las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma y de la manera prescrita, para autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con un mínimo de demora en los procedimientos, siempre y cuando:

- (a) una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea estén en poder de la Parte que designa a la línea aérea, de los nacionales de esa Parte, o de ambos;
- (b) la línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes y los reglamentos que normalmente aplica a la operación de transporte aéreo internacional, la Parte que está considerando la solicitud o petición; y
- (c) la Parte que designa a la línea aérea mantenga y cumpla con las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).

ARTICULO 4Revocatoria de la Autorización

1) Cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en el caso en que:

- (a) una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea no estén

en poder de la otra Parte o de nacionales de la otra Parte;

- (b) dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 de este Acuerdo; o
- (c) la otra Parte no esté manteniendo ni cumpliendo las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).

2) A menos que sea esencial tomar una acción inmediata para impedir la falta adicional de cumplimiento de las disposiciones señaladas en los subpárrafos 1) b) ó 1) c) de este Artículo, los derechos establecidos mediante este Artículo se ejercerán solamente previa consulta con la otra Parte.

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

(1) Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la operación y navegación de aeronaves serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte al entrar o salir del territorio de la primera Parte y durante la permanencia en el mismo.

(2) Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronave (incluyendo los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad en materia de aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) serán cumplidos por, o en nombre de tales pasajeros, tripulación o carga de la línea aérea de la otra Parte al entrar o salir del territorio de la primera Parte y durante la permanencia en el mismo.

ARTICULO 6

Seguridad

(1) Cada parte reconocerá como válidos, para efecto de operar el transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias emitidas

o convalidadas por la otra Parte y vigentes, estipulándose que los requerimientos para dichos certificados o licencias sean por lo menos, iguales a las normas mínimas que se establecieren de conformidad con la Convención de Aviación Civil Internacional. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de rehusar aceptar como válidos para fines de vuelo sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

(2) Cada Parte podrá solicitar consultas concernientes a los estándares de seguridad que mantenga la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, al efectuar dichas consultas, una de las Partes encuentra que la otra Parte no mantiene ni cumple efectivamente con estándares de seguridad en estos campos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas de acuerdo a la Convención de Aviación Civil Internacional, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales determinaciones y las medidas que se considerarán necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte en el caso en que la otra Parte no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO 7

Seguridad en la Aviación

Cada Parte:

(1) reafirma su compromiso de actuar de conformidad con las disposiciones del Convenio Sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971;

(2) exigirá que los operadores de aeronaves de su registro actúen de conformidad con las disposiciones pertinentes sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional; y

(3) proporcionará la mayor ayuda a la otra Parte con objeto de evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves, sabotaje de las mismas, de aeropuertos y de instalaciones de aeronavegación, y las amenazas a la seguridad de la aviación; otorgará consideración favorable a cualquier petición que presente la otra Parte relativa a la imposición de medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros con el fin de hacer frente a una amenaza específica; y cuando ocurran incidentes relacionados con, o amenazas de, piratería o sabotaje contra aeronaves, aeropuertos o instalaciones de aeronavegación, ayudará a la otra Parte, facilitando vías de comunicación que tengan el propósito de poner fin a tales incidentes en forma expedita y con seguridad.

ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

(1) Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y ventas de transporte aéreo.

(2) Las líneas aéreas designadas de una Parte, de conformidad con las leyes y los reglamentos de la otra Parte relativos a ingreso, residencia y empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico, operacional, de ventas y otro personal especializado necesario para la prestación de servicio de transporte aéreo.

(3) Cada línea aérea designada podrá proveerse su propio servicio de tierra en el territorio de la otra Parte ("servicios autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. Cuando dichas consideraciones excluyan la posibilidad de emplear servicios autónomos, los servicios de

tierra estarán disponibles a todas las aerolíneas en base a la igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios que se provean; y dichos servicios deberán ser comparables en tipo y calidad a los servicios autónomos si la prestación de éstos fuera posible.

(4) A reserva de lo que pueda disponerse específicamente para la protección del consumidor en los reglamentos del país en que se origine el tráfico, cada línea aérea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a su discreción, a través de sus agentes. Cada línea aérea podrá vender este transporte y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo en la moneda de dicho territorio o en moneda de conversión libre de conformidad con las leyes y reglamentos de dicha Parte.

(5) Cada línea aérea de una Parte, si así lo solicita, podrá convertir y remitir a su país los ingresos locales obtenidos por concepto de la venta de dicho transporte aéreo en exceso de las sumas deaembolsadas localmente. La conversión y remesa deberá ser permitida prontamente y sin restricciones o impuestos con respecto a ello, al tipo de cambio aplicable a las transacciones y remisiones corrientes, de conformidad con las leyes y regulaciones nacionales aplicables en cada Parte.

ARTICULO 9

Aranceles Aduaneros e Impuestos

(1) Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves que son operadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo regular, equipo terrestre, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, repuestos incluyendo motores, suministros para las aeronaves (incluyendo pero no limitándose a renglones tales como comida, bebidas y licor, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al uso de los pasajeros, en cantidades limitadas, durante el vuelo), y otros rubros que se utilizarán únicamente en conexión con la operación o el servicio de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, o utilizados exclusivamente en

relación con dichas operaciones de explotación o servicio, estarán exentos, sobre una base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre los bienes y tributos a capital, aranceles aduaneros, impuestos sobre consumo y tarifas o derechos similares impuestos por las autoridades nacionales y que no estén basados en el costo de los servicios prestados, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

(2) También estará exentos, en base a reciprocidad, de los impuestos, derechos, tarifas y cargos a que se refiere el párrafo (1) del presente Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios que se provean:

(a) Los suministros para las aeronaves que son introducidos o adquiridos en el territorio de una Parte y puestos a bordo, dentro de límites razonables, para uso de aeronaves en vuelos de salida, de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a usar en la parte del trayecto sobre el territorio de la Parte en el que se llevan a bordo;

(b) el equipo terrestre y repuestos, incluyendo motores, introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte, usadas en el transporte aéreo internacional; y

(c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles introducidos o proporcionados en el territorio de una Parte para ser usados en una aeronave de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros sean para usarse en la parte del trayecto sobre el territorio de la Parte donde fueran puestos a bordo.

(3) Las autoridades competentes podrán exigir que el equipo y los suministros a que se hace mención en los párrafos 1) y 2) del presente Artículo se mantengan bajo su supervisión o control.

(4) Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otra línea aérea, que de igual forma disfruta de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia,

en el territorio de la otra Parte, de los rubros especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo.

(5) Cada Parte pondrá su mejor empeño en obtener para la línea aérea designada de la otra Parte, en base a la reciprocidad, una exención de impuestos, derechos, cargos y tarifas impuestos por las autoridades estatales, regionales y locales sobre los rubros especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo, así como de los cargos sobre el combustible que se transmiten directamente al consumidor a través de alzas de precios (through-put charges), en las circunstancias descritas en este Artículo, excepto hasta donde dichos cargos estén basados en el costo real de proveer el servicio.

ARTICULO 10

Cargos al Usuario

(1) Los cargos al usuario impuestos por la autoridad competente a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables y no discriminatorios.

(2) Los cargos al usuario impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte podrán reflejar, pero no exceder, una parte equitativa del costo total que representa para las autoridades impositivas competentes el proveer servicios e instalaciones de aeropuerto, de aeronavegación y de seguridad aérea. Las instalaciones y los servicios por los que se imponen estos derechos se proporcionarán en forma eficaz y económica. Se deberá avisar con la anticipación razonable sobre cualquier cambio que se proyecte efectuar en los cargos impuestos al usuario. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades impositivas competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a las autoridades impositivas competentes y las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

ARTICULO 11Competencia Justa

(1) Cada Parte dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para que compitan en el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.

(2) Cada Parte tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación y prácticas de competencia desleal que afecten adversamente la posición competitiva de las líneas aéreas de cualquiera de las dos Partes.

(3) Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra parte, salvo en cuanto sea necesario por razones de aduanas, técnicas, operacionales o ambientales, conforme a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

(4) Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un requisito en cuanto a derecho de prioridad, porcentaje de mercado que puede recibir, compensación por no presentar objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los propósitos del presente Acuerdo.

(5) Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte la presentación de horarios, programas de vuelos de fletamento, o planes de operación para su aprobación, salvo cuando se requiera sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo (3) del presente Artículo, o cuando se autorice específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. Si una Parte exige la presentación para fines informativos, deberá reducir al mínimo los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que hayan de cumplir los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 12Fijación de Precios (Desaprobación mutua)

(1) Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada fijar precios para el transporte aéreo, basados en consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes estará limitada a:

(a) impedir prácticas o precios discriminatorios o de carácter predatorio;

(b) proteger a los consumidores contra precios que sean indebidamente 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 apoyo gubernamental directos o indirectos.

(2) Cada Parte podrá requerir la notificación o presentación a sus autoridades aeronáuticas de los precios propuestos por las líneas aéreas de la otra Parte para vuelos desde o hacia su territorio. La notificación o la presentación por las líneas aéreas de ambas Partes podrá ser requerida con no más de 60 días de antelación a la fecha de entrada en vigor de los precios. En casos individuales, podrá permitirse la notificación o la presentación en un plazo más corto que lo normalmente requerido. Ninguna Parte exigirá la notificación o el registro por las líneas aéreas de la otra Parte de precios cobrados por fletadores al público, por tráfico originado en el territorio de la otra Parte antedicha.

(3) Ninguna de las Partes emprenderá acción unilateral destinada a impedir la iniciación o continuación de cualquier precio propuesto o cobrado por a) una línea aérea de cualquiera de las Partes por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes; o b) una línea aérea de una Parte por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos el transporte sobre una base de interlíneas o intralínea. Si cualquiera de las Partes considera que un precio es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1) del presente Artículo, deberá

solicitar consultas y notificar a la otra Parte las razones de su descontento tan pronto como sea posible. Dichas consultas se celebrarán a más tardar dentro de 30 días a partir de la fecha de recibo de la solicitud y las Partes cooperarán a fin de obtener la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a un precio para el cual se dió una notificación de descontento, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para poner en vigor dicho acuerdo. En defecto de un acuerdo mutuo, tal precio entrará en vigor o seguirá en vigor.

(4) No obstante lo estipulado en el párrafo (3) de este Artículo, cada Parte permitirá a) a cualquier línea aérea de cada Parte o a cualquier línea aérea de un tercer país igualar su precio a otro más bajo a más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra línea aérea o fletador por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, y b) a cualquier línea aérea de una Parte a igualar su precio a otro más bajo o más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra línea aérea o fletador por el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y un tercer país. Según se usa aquí, el término "igualar" significa el derecho de establecer oportunamente, usando los procedimientos expeditivos que sean necesarios, un precio idéntico o similar en base directa, interlíneas o intralínea, no obstante las diferencias en condiciones relativas a rutas, requerimientos de viaje de ida y vuelta; conexiones, tipo de servicio o de aeronave, o dicho precio mediante una combinación de precios.

ARTICULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán en la fecha más inmediata posible, pero a más tardar dentro de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otra manera. Cada Parte preparará y

presentará, durante dichas consultas pruebas pertinentes en apoyo de sus posiciones a fin de facilitar la adopción de decisiones bien informadas, racionales y económicas. Si hubieren modificaciones o revisiones de este Acuerdo o de sus Anexos como resultado de dichas consultas, éstas serán confirmadas por nota diplomática.

ARTICULO 14

Solución de Controversias

(1) Cualquier controversia que surgiere acerca de este Acuerdo y que no se resolviere en una primera rueda de consultas oficiales, excepto aquellas que surgieren con respecto al párrafo 3 del Artículo 12 (Fijación de precios), podrá someterse, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona o entidad. Si las Partes no acuerdan este procedimiento, la controversia, a petición de cualquiera de las Partes, se someterá al arbitraje de conformidad con los procedimientos estipulados a continuación:

(2) El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros, que se constituirá de la manera siguiente:

(a) dentro de 30 días, después de haber recibido la solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de 60 días después de haber sido nombrados, estos dos árbitros, de común acuerdo, nombrarán un tercer árbitro y éste actuará como presidente del tribunal de arbitraje;

(b) si cualquiera de las Partes no nombrare un árbitro, o si el tercero no fuere nombrado de acuerdo con la sección a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá pedir al presidente de la Corte Internacional de Justicia que nombre al árbitro o árbitros necesarios en un plazo de 30 días. Si el presidente fuere de la misma nacionalidad que una de las Partes, el vicepresidente más antiguo que no estuviere descalificado por ese motivo, hará el nombramiento.

(3) Salvo que se acuerde lo contrario, el tribunal de arbitraje establecerá los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. A iniciativa del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes,

se celebrará una reunión para determinar las cuestiones precisas que serán arbitradas y los procedimientos específicos que seguirán a más tardar 15 días después de que el tribunal esté plenamente constituido.

(4) Salvo acuerdo en contrario, cada Parte someterá un memorandum dentro de los 45 días a partir de la fecha en que se constituya plenamente el tribunal. Las respuestas deberán presentarse dentro de 60 días después de la fecha de presentación del memorandum. El tribunal celebrará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes o a su discreción, dentro de un plazo de 15 días después de la fecha de presentación de las respuestas.

(5) El tribunal tratará de rendir una decisión escrita dentro del plazo de los 30 días después de finalizar la audiencia, o, si no se celebrare la audiencia, después de la fecha en que se sometieren ambas respuestas, cualquiera que fuere antes. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

(6) Las Partes podrán someter solicitudes de aclaración de la decisión dentro de un plazo de 15 días después de su notificación; cualquier aclaración que se diere será emitida dentro de los 15 días después de la fecha de dicha solicitud.

(7) Cada Parte, conforme a su ley nacional, dará pleno efecto a cualquier decisión o laudo del tribunal de arbitraje.

(8) Los gastos del tribunal de arbitraje, incluyendo los honorarios y gastos de los árbitros, serán compartidos por partes iguales por las Partes. Cualesquiera gastos en que incurriere el Presidente de la Corte Internacional de Justicia en relación con los procedimientos del párrafo (2)(b) de este artículo, se considerarán como parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTICULO 15

Terminación

Si cualquiera de las Partes decidiere dar por terminado este Acuerdo en cualquier momento, dará aviso por escrito de su decisión

a la otra Parte por la vía diplomática. Dicho aviso será enviado simultáneamente a la Organización de la Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la media noche, en el lugar en que se recibiere el aviso de la otra Parte, inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recibo del aviso por la otra Parte, a menos que el aviso fuere retirado por mutuo acuerdo, antes del final del plazo.

ARTICULO 16

Convenio Multilateral

Si un Convenio Multilateral, aceptado por ambas Partes, que concierne a cualquier asunto a que se refiera el presente Acuerdo entrara en vigencia, este Acuerdo será modificado para ajustarse a las disposiciones del Convenio Multilateral.

ARTICULO 17

Registro en la OACI

Este Acuerdo y todas las modificaciones al mismo serán depositados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 18

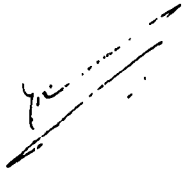
Vigencia

Este Acuerdo entrará en vigor al recibirse la notificación del gobierno de la República de El Salvador que su proceso de ratificación ha sido terminado.

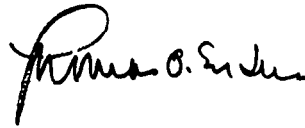
En fe de lo cual, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho en duplicado en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos válidos, a los dos días de abril de mil novecientos ochenta y dos, en Washington, D.C.

Por el Gobierno
de la República de El Salvador:



Por el Gobierno
de los Estados Unidos de América:



ANEXO I

SERVICIO AÉREO REGULAR

SECCION 1

Las líneas aérea de una Parte que han sido designadas para llevar a cabo transporte aéreo conforme al presente Anexo, de conformidad con las condiciones de su designación, tendrán derecho a dedicarse al transporte aéreo internacional 1) entre puntos de las siguientes rutas, y 2) entre puntos de dichas rutas y puntos en terceros países, a través de puntos situados en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea.

A. Rutas para la línea aérea o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:

De los Estados Unidos y sus territorios vía puntos intermedios hasta puntos en El Salvador y más allá a puntos fuera de El Salvador.

B. Rutas para la línea aérea o las líneas aéreas designadas por el Gobierno de El Salvador:

1. De El Salvador vía la Ciudad de Guatemala, Guatemala, San Pedro Sula, Honduras, y Belize City, Belize, hasta Miami. 1/
2. De El Salvador vía la Ciudad de Guatemala, Guatemala, San Pedro Sula, Honduras, y Belize City, Belize, hasta los puntos coterminales de Houston y Nueva Orleans.
3. De El Salvador hasta los puntos coterminales de Los Angeles y San Francisco.

SECCION 2

Cada línea aérea designada puede a su opción, en cualquiera o todos los vuelos, operarlos en cualquiera o ambas direcciones,

1/ El punto intermedio de la Ciudad de Guatemala, Guatemala puede ser incluido en esta ruta solamente para transporte aéreo extranjero de carga y correo.

y sin limitaciones de dirección o geográficas, servir escalas en la ruta en cualquier orden, y suprimir escalas en cualquier punto o puntos fuera del territorio de la Parte que ha designado esa línea aérea, sin perder ningún derecho de transportar tráfico autorizado en virtud del presente Acuerdo.

SECCION 3

En cualquier tramo o tramos internacionales, en las rutas descritas en la Sección 1 anterior, una línea aérea designada puede proveer transporte aéreo internacional sin limitación alguna para cambiar, en cualquier punto de la ruta el número de vuelo y tipo de aeronave operada siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y, en la dirección de entrada, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea una continuación del transporte más allá de dicho punto.

ANEXO II

SERVICIOS AÉREOS DE FLETAMENTO

Sección 1

Las líneas aéreas de una Parte que han sido designadas para llevar a cabo transporte aéreo conforme a este Anexo, de conformidad con las condiciones de su designación, tendrán derecho a dedicarse al transporte aéreo internacional hasta, desde y a través de cualquier punto o puntos situados en el territorio de la otra Parte, ya sea directamente o con escalas en ruta, para viajes en una sola dirección o de ida y vuelta del siguiente tráfico:

(a) cualquier tráfico hasta o desde un punto o puntos situados en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea;

(b) cualquier tráfico hasta o desde un punto o puntos más allá del territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, transportado entre el territorio de dicha Parte y los mencionados punto o puntos más allá (1) en transporte distinto del estipulado en este Anexo; o (2) en el transporte estipulado en este Anexo, con una escala de al menos dos noches consecutivas en el territorio de dicha Parte.

Sección 2

Con respecto al tráfico que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, cada una de las líneas aéreas que realice el transporte aéreo conforme a este Anexo cumplirá con las leyes, reglamentos y reglas de la Parte en cuyo territorio se origine el tráfico, bien sea sobre la base de vuelos en una sola dirección o de ida y vuelta, según que dicha Parte ahora o más adelante especifique que se apliquen a tal transporte. Además, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán también operar vuelos fletados con tráfico que se origine en el territorio de la otra Parte en cumplimiento de las leyes, reglamentos y reglas de la primera Parte. Cuando dichos reglamentos o reglas de una Parte impongan términos, condiciones o limitaciones más restrictivas

a una o más de sus líneas aéreas, las líneas aéreas designadas de la otra Parte estarán sujetas a los menos restrictivos de tales términos, condiciones o limitaciones. Además, si las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes promulgan reglamentos o reglas que impongan diferentes condiciones a distintos países, cada Parte impondrá el reglamento o la regla menos restrictivos a las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

Sección 3

Ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea designada de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte sobre la base de vuelos de una sola dirección o de ida y vuelta, a presentar más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y reglas de dicha otra Parte a los que se hace mención en la sección 2 de este Anexo, o de una exención de dichos reglamentos o reglas concedida por las autoridades aeronáuticas de dicha otra Parte.

EXCHANGE OF LETTERS

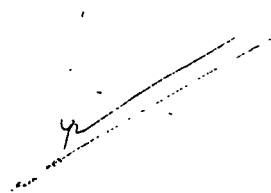
I

April 2, 1982

Dear Mr. Enders,

With regard to the Air Transport Agreement signed this date between the Republic of El Salvador and the United States of America, I wish to note that the Government of El Salvador reserves the right to apply for authorization for intermediate rights via Guatemala City, Guatemala, on El Salvador Route 3 of Annex I of the Agreement.

Sincerely,



Dr ERNESTO RIVAS-GALLONT
Ambassador
The Republic of El Salvador

The Honorable
Thomas O. Enders
Assistant Secretary
Bureau of Inter-American Affairs
Department of State
Washington, D.C.

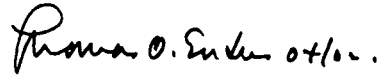
II

April 2, 1982

Dear Mr. Ambassador,

I refer to your letter of this date concerning the Air Transport Agreement between the United States of America and the Republic of El Salvador. I hereby acknowledge that the Government of El Salvador reserves the right to apply for authorization for intermediate rights via Guatemala City, Guatemala, on El Salvador Route 3 of Annex I of the Agreement.

Sincerely,



THOMAS O. ENDERS
Assistant Secretary
Bureau of Inter-American Affairs
Department of State

His Excellency
Dr Ernesto Rivas-Gallont
Ambassador
Embassy of El Salvador
Washington, D.C.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD¹ RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT D'EL SALVADOR

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement d'El Salvador,

Désireux de promouvoir un système de transports aériens internationaux fondé sur la concurrence loyale des entreprises de transport aérien, assujetties à une réglementation et à des interventions officielles minimales,

Désireux de faciliter l'expansion des services internationaux de transport aérien,

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services à bon marché, sans pratiques abusives ou discriminatoires et sans abus d'une position dominante, et souhaitant encourager ces entreprises à établir et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels,

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité, et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes ou les menaces qui mettent en danger la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sûreté des personnes et des biens, qui entravent l'exploitation des transports aériens et qui conduisent le public à douter de la sûreté de l'aviation civile,

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

Désireux de conclure un accord couvrant toutes les formes de transport aérien,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend dans le cas des Etats-Unis, du Civil Aeronautics Board ou du Department of Transportation, suivant la compétence de chacun, ou des organismes qui peuvent être habilités à les remplacer et, dans le cas d'El Salvador, de la Direction générale de l'aviation civile ou de l'organisme qui lui a succédé;

b) Le mot « Accord » s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tout amendement y relatif;

¹ Entré en vigueur le 22 novembre 1982, date à laquelle le Gouvernement américain a reçu une notification confirmant que le processus de ratification du Gouvernement salvadorien avait été accompli, conformément à l'article 18.

c) L'expression « transport aérien » s'entend de toute opération effectuée par un aéronef pour le transport public de passagers, bagages, marchandises et courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou location;

d) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹, et comprend :

- i) Tout amendement y relatif qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94, *a* de ladite Convention et qui a été ratifié par les deux Parties; et
- ii) Toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement a été adopté à un moment donné par les deux Parties;

e) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

f) Le mot « tarifs » s'entend :

- i) Du tarif, taux ou prix à appliquer par les entreprises de transport aérien ou leurs représentants, et des conditions dans lesquelles ils seront appliqués;
- ii) Des taxes et des conditions applicables aux services accessoires au service de transport aérien offerts par les entreprises de transport aérien; et
- iii) Des montants imputés par les entreprises de transport aérien sur les intermédiaires de transport aérien, pour le transport de passagers (et leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par voie aérienne;

g) L'expression « transport aérien international » s'entend d'un transport qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un pays;

h) L'expression « escale à des fins non commerciales » s'entend d'une escale effectuée à toute autre fin que l'embarquement ou le débarquement de passagers, leurs bagages, marchandises et courrier transportés par voie aérienne;

i) Le mot « territoire » s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie;

j) L'expression « redevance d'usage » s'entend de la redevance à verser par une entreprise pour utiliser un aéroport, ses installations de navigation aérienne et ses équipements et services de sécurité;

k) L'expression « coûts économiques intégraux » s'entend du coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration.

Article 2

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, relatifs à l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises de cette autre Partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, vol. 320, pp. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

- b) Le droit d'y faire escale à des fins non commerciales;
- c) Tous autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie le droit de participer à des transports aériens entre les points du territoire de l'autre Partie.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie aura le droit de désigner autant d'entreprises qu'elle l'entend pour exploiter des services aériens internationaux conformes aux dispositions du présent Accord et des annexes, ainsi que d'annuler ou de modifier de telles désignations. Celles-ci seront consignées par écrit et transmises à l'autre Partie par la voie diplomatique; elles indiqueront si l'entreprise est autorisée à assurer le ou les types de transport aérien spécifiés dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans ces deux annexes.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par l'entreprise désignée conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accordera avec un minimum de formalités les autorisations et les permissions appropriées, à condition que :

a) Une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie qui l'aura désignée ou de ressortissants de cette Partie;

b) L'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle auront été soumises la ou les demandes;

c) La Partie qui désigne l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

Article 4

ANNULATION D'AUTORISATION

1. Chaque Partie peut annuler, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permissions techniques accordées à une entreprise désignée de l'autre Partie, quand :

a) Une part substantielle de la propriété ou le contrôle effectif de l'entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre Partie ou de ressortissants de celle-ci;

b) Cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 du présent Accord;

c) L'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

2. A moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infractions aux dispositions des alinéas b ou c du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par ledit article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

Article 5

APPLICATION DES LOIS

1. Les lois et règlements qui régissent, sur le territoire d'une Partie, l'exploitation et la navigation des aéronefs s'appliqueront aux entreprises désignées de l'autre Partie, qui devront s'y conformer à l'entrée et à la sortie de ce territoire et pendant leur présence sur ledit territoire.

2. A l'entrée et à la sortie du territoire d'une Partie et pendant leur présence sur ce territoire, les passagers, équipages ou marchandises transportés par des aéronefs de l'autre Partie observeront (eux-mêmes ou par le truchement de ces entreprises) les lois et règlements de la première Partie qui régissent, sur son territoire, l'admission et le départ de passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronef (y compris les règlements applicables à l'entrée, à la sortie, à la sûreté de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux).

Article 6

SÛRETÉ

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie, et non périmés, seront reconnus valides par l'autre Partie aux fins d'exploitation des transports aériens prévus dans le présent Accord, sous réserve que les conditions d'octroi ou de validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude ou des licences accordés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations concernant les normes de sûreté et de sécurité appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas en la matière des normes et des conditions au moins aussi rigoureuses que les normes et conditions minimales qui pourraient être requises en vertu de la Convention, elle informera cette autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour répondre à ces normes et conditions, et ladite Partie prendra les dispositions qui conviennent. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation et les permissions techniques accordées à une ou plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie, au cas où celle-ci ne prendrait pas lesdites dispositions dans un délai raisonnable.

Article 7

SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Chaque Partie :

1. Réaffirme qu'elle s'engage à se conformer aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs,

signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Exigera des opérateurs d'aéronef relevant de son autorité qu'ils se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation civile arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Mettra tout en œuvre pour aider l'autre Partie à empêcher la capture d'aéronefs, le sabotage d'aéronefs, aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces dirigées contre la sécurité aérienne; elle considérera avec bienveillance toute demande de mesures de sécurité spéciales formulée par l'autre Partie pour protéger ses aéronefs ou ses passagers d'une menace précise; en cas de capture, de menace ou de sabotage intéressant un aéronef, un aéroport ou des installations de navigation aérienne, chaque Partie aidera l'autre en facilitant les communications visant à mettre un terme, rapidement et sans danger, à de tels incidents.

Article 8

EXPLOITATION COMMERCIALE

1. Les entreprises d'une Partie pourront établir des bureaux de promotion et de vente de transports aériens sur le territoire de l'autre Partie.

2. Les entreprises désignées d'une Partie pourront, conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi de personnel sur le territoire de l'autre Partie, faire entrer et employer sur ce territoire leur personnel directeur, administratif, commercial et technique et tout autre personnel spécialisé nécessaire à l'exploitation des transports aériens.

3. Chaque entreprise désignée pourra assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie ou, à son gré, choisir de les confier à l'une des agences concurrentes en la matière. Ces droits ne seront limités que par les contraintes matérielles liées à la sûreté des aéroports. Quand de telles contraintes interdisent à l'entreprise d'assurer elle-même ses services au sol, chaque Partie prend les mesures appropriées pour s'assurer que ces services lui seront fournis aux mêmes conditions qu'à toutes les autres entreprises et seront facturés selon leur coût; par leur nature et leur qualité, ils seront comparables à ceux que l'entreprise aurait assurés elle-même si elle avait pu le faire.

4. Chaque entreprise de chaque Partie pourra vendre sur le territoire de l'autre Partie des services de transport aérien directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses représentants commerciaux, sous réserve de dispositions particulières relatives à la protection du consommateur prévues à la réglementation du pays d'où partent ces transports. Chaque entreprise pourra vendre les services considérés et toute personne aura la latitude d'acheter ces services dans la monnaie de ce territoire ou dans une monnaie librement convertible, conformément aux lois et à la réglementation de ladite Partie.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).

5. Chacune des entreprises d'une Partie pourra, sur demande, convertir et transférer dans son propre pays les recettes locales tirées de la vente des services de transport qui sont en excédent des sommes décaissées localement. La conversion et le transfert seront autorisés sans retard, sans restrictions ou sans impositions sur les transferts de fonds, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants, et conformément aux lois et règlements de chaque Partie.

Article 9

DROITS DE DOUANE

1. A l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de l'autre Partie, avec leurs équipements normaux, carburants, lubrifiants, matériel technique d'utilisation immédiate, pièces de rechange, y compris moteurs, et provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, denrées alimentaires, rafraîchissements, boissons alcoolisées, tabac et autres produits destinés à être, pendant le vol, utilisés par les passagers ou à leur être vendus) et autres articles exclusivement destinés ou utilisés, en quantité limitée, pour l'entretien et la prestation de services à bord de ces aéronefs, seront exemptés, à charge de réciprocité, des restrictions d'importation, impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais nationaux similaires, ne résultant pas des coûts d'une prestation de service, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Seront également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances résultant des coûts d'une prestation de service :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire d'une Partie et, dans les limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués;

b) Les équipements à utiliser au sol et les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie et destinés à l'entretien, la maintenance ou la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie; et

c) Les carburants, lubrifiants et fournitures techniques introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie pour être utilisés par un aéronef d'une entreprise désignée de transports aériens de l'autre Partie, même quand ces équipements et pièces de rechange sont destinés à être utilisés pendant une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils ont été embarqués.

3. Il pourra être exigé que les équipements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront aussi au cas où les entreprises désignées d'une Partie auront conclu avec une autre entreprise de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de

l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

5. A charge de réciprocité, chaque Partie s'efforcera d'obtenir pour les entreprises désignées de l'autre Partie l'exemption des droits, redevances ou frais imposés par les autorités nationales, régionales ou locales sur les articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ainsi que de l'impôt afférent au carburant consommé, dans les circonstances décrites dans le présent article, sauf dans la mesure où ces droits correspondent à des prestations de services.

Article 10

REDEVANCES D'USAGE

1. Les redevances d'usage imposées par les autorités compétentes d'une Partie aux entreprises désignées de l'autre Partie seront justes, raisonnables et équitables.

2. Les redevances d'usage imposées par une Partie aux entreprises désignées de l'autre Partie peuvent représenter, mais non pas dépasser, une partie équitable des coûts financiers intégraux pris en charge par les autorités compétentes pour fournir des services et des installations d'aéroport et de navigation et de sécurité aériennes. Les installations et services considérés devront être efficaces et économiques. Toute modification des redevances d'usage sera annoncée raisonnablement à l'avance. Chaque Partie encouragera les autorités compétentes de son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations à se consulter et à échanger tout renseignement utile selon que de besoin, pour permettre de déterminer exactement la raison d'être des redevances d'usage.

Article 11

CONCURRENCE LOYALE

1. Chaque Partie donnera aux entreprises désignées des deux Parties des chances égales d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie prendra toutes les mesures voulues pour éliminer du territoire de son ressort toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciables à la compétitivité des entreprises de l'une ou l'autre Partie.

3. Aucune des deux Parties ne fixera unilatéralement de limites à la capacité, la fréquence et la régularité des vols, ni aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf pour répondre à des conditions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément appliquées et conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

4. Aucune des deux Parties n'imposera aux entreprises désignées de l'autre Partie de condition de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols, qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

5. Aucune des deux Parties n'exigera la notification préalable, pour approbation, des plans ou programmes de vols affrétés ou des plans opérationnels des entre-

prises de l'autre Partie, sauf quand cela pourra être nécessaire à la mise en œuvre, sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 3 du présent article ou quand cela pourra être spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord. Si, pour information, une Partie demande une telle notification, elle simplifiera autant que possible les formalités administratives pertinentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

Article 12

TARIFS (DÉSAPPROBATION MUTUELLE)

1. Chaque Partie permet à chaque compagnie aérienne désignée de fixer les tarifs de transport aérien, compte tenu des conditions commerciales du marché considéré. L'intervention des Parties se limite à :

- a) Prévenir les tarifs et les pratiques abusifs ou déraisonnablement discriminatoires;
- b) Protéger les usagers de tarifs indûment élevés ou restrictifs tenant à l'abus d'une position dominante;
- c) Protéger les entreprises de tarifs artificiellement avantageux découlant de subventions ou aides officielles, directes ou indirectes.

2. Chaque Partie peut exiger que les entreprises de l'autre Partie notifient ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour les vols en provenance ou à destination du territoire de la première Partie. La notification des tarifs ne peut être exigée plus de 60 jours avant la date proposée de mise en application du tarif. Dans des cas individuels, la notification pourra être autorisée par la Partie à laquelle elle est destinée dans un délai plus bref que le délai normal. Aucune des deux Parties n'exigera que les entreprises de l'autre Partie notifient ou enregistrent les tarifs pratiqués par les affrêteurs pour le trafic venant du territoire de l'autre Partie.

3. Aucune des deux Parties ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué a) par une entreprise de l'une ou l'autre Partie pour le transport international entre les territoires des Parties, ou b) par une entreprise d'une Partie pour le transport international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un pays tiers, y compris, dans les deux cas, le transport par une compagnie aérienne en association avec d'autres. Si l'une ou l'autre Partie estime que ce tarif ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe a) du présent article, elle peut demander des consultations et doit informer l'autre Partie des raisons de son désaccord le plus rapidement possible. Ces consultations doivent se tenir, en tout état de cause, 30 jours au plus tard après réception de l'avis de désaccord et les Parties doivent coopérer à la fourniture de renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties parviennent à un accord sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune d'entre elles fera tout son possible pour assurer l'application de cet accord. Sans accord mutuel, ce tarif entrera en vigueur ou sera maintenu.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 du présent article, chaque Partie autorisera a) toute compagnie aérienne de l'une ou l'autre des Parties ou toute entreprise d'un pays tiers à aligner ses tarifs sur ceux plus bas ou plus concurrentiels

proposés ni imposés par d'autres compagnies ou affréteurs pour assurer les transports internationaux entre les territoires des Parties, et *b*) toute compagnie aérienne d'une Partie à aligner ses tarifs sur ceux plus bas ou plus concurrentiels proposés ou imposés par toute autre entreprise ou affréteur pour les transports internationaux entre le territoire de l'autre Partie et un pays tiers. Aux fins du présent article, l'expression « aligner les tarifs » signifie le droit d'établir en temps opportun, en recourant au besoin à la procédure d'enregistrement sans préavis, un tarif identique ou analogue pour une liaison directe, assurée par une entreprise seule ou en association avec d'autres entreprises, nonobstant les différences en ce qui concerne notamment l'itinéraire, la distance, les dispositions applicables aux voyages aller et retour, les correspondances, les types et les conditions de service, les types et configurations des appareils ou un tarif fondé sur une combinaison de tarifs.

Article 13

CONSULTATIONS

Chaque Partie pourra à tout moment demander des consultations concernant le présent Accord. Sauf accord contraire, ces consultations commenceront dès que possible et au plus tard 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande. Chaque Partie préparera et présentera, au cours de ces consultations, les arguments qui démontrent le bien-fondé de sa position, afin de faciliter la prise de décisions bien renseignées, rationnelles et économiques.

Toute modification ou révision du présent Accord ou de ses annexes qui est convenue à la suite des consultations est confirmée par une note diplomatique.

Article 14

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord, autre que les différends qui peuvent survenir dans le cadre du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs), et qui ne sera pas résolu au cours d'une première série de consultations officielles, pourra, si les Parties en conviennent d'un commun accord, être porté devant une personne ou un organisme. Si les Parties ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties, à un arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage sera rendu par un tribunal de trois arbitres qui sera composé comme suit :

a) Dans les 30 jours qui suivent la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nommera un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, lesdits arbitres désigneront d'un commun accord le tiers arbitre qui sera le président du tribunal d'arbitrage;

b) Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de nommer un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa *a* du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner le ou les arbitres requis. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions, et qui ne sera pas récusé pour une raison identique, sera chargé de la désignation.

3. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage définira le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établira sa propre procédure. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence sera réunie, dans les 15 jours qui suivront la désignation du tiers arbitre, pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

4. A moins qu'il n'en soit autrement convenu, chaque Partie soumettra un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants, après la présentation du Mémoire. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tiendra séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques, si cette date est antérieure. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

6. Les Parties pourront soumettre des demandes d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence; ces demandes devront être soumises dans les 15 jours qui suivront la date à laquelle la sentence aura été prononcée et les éclaircissements seront donnés dans les 15 jours qui suivront les demandes.

7. Chaque Partie appliquera, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions ou sentences du tribunal d'arbitrage.

8. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le Président de la Cour internationale de Justice à la suite des procédures prévues à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

Article 15

DÉNONCIATION

Chacune des Parties pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification devra être simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin à minuit (heure locale de l'endroit où la notification aura été reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par cette autre Partie, à moins que la notification ne soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de la période précédant le premier anniversaire.

Article 16

ACCORD MULTILATÉRAL

Si un accord multilatéral relatif aux questions couvertes par le présent Accord et accepté par les deux Parties entre en vigueur, le présent Accord sera modifié de façon à être conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Article 17

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur dès réception de la notification par le Gouvernement d'El Salvador que ce dernier a mené à bien les formalités de ratification.

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

FAIT en double exemplaire à Washington, D.C., en langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi, le 2 avril 1982.

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis d'Amérique :

THOMAS O. ENDERS

Pour le Gouvernement
d'El Salvador :

ERNESTO RIVAS-GALLONT

ANNEXE I

SERVICE AÉRIEN RÉGULIER

Section 1

Les entreprises d'une Partie dont la désignation relève de la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter des services aériens internationaux 1) entre des points situés sur les routes spécifiées ci-après, 2) entre des points situés sur ces routes et des points situés dans un pays tiers, en passant par des points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne.

A. *Routes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement des Etats-Unis*

Des Etats-Unis et de ses territoires via des points intermédiaires jusqu'à des points en El Salvador et au-delà vers des points situés à l'extérieur d'El Salvador.

B. *Routes de l'entreprise ou des entreprises désignées par le Gouvernement d'El Salvador*

1. D'El Salvador via Guatemala City, le Guatemala, San Pedro Sula, Honduras, et Belize City, Belize à Miami¹.

2. D'El Salvador via Guatemala City (Guatemala), San Pedro Sula, Honduras, et Belize City (Belize) aux coterminaux de Houston et de la Nouvelle-Orléans.

3. D'El Salvador aux coterminaux de Los Angeles et de San Francisco.

Section 2

Chaque entreprise désignée pourra, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré, exploiter des vols dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens sans restriction géographique ou de direction, desservir des points dans un ordre quelconque, et supprimer des escales en un ou plusieurs points en dehors du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise, sans perdre aucun droit de transport autorisé aux termes du présent Accord.

Section 3

Sur tout segment international des routes décrites dans la section 1, une entreprise désignée pourra assurer des transports aériens, sans aucune limite quand au chargement, en un point quelconque de la route, du numéro de vol, du type ou du nombre des aéronefs en exploitation, à condition que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit la suite du transport à partir du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit la suite du transport qui a commencé au-delà de ce point.

¹ L'escale de Guatemala City (Guatemala) ne peut être utilisée sur cet itinéraire que pour le transport aérien de biens et de courrier. [Note de bas de page dans l'original.]

ANNEXE II

SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

Les compagnies aériennes d'une Partie qu'intéresse la présente annexe auront, conformément aux clauses et conditions de leur désignation, le droit d'exploiter des services aériens internationaux à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points quelconques du territoire de l'autre Partie, ou en passant par ces points, soit directement, soit en faisant escale, pour le transport dans un sens ou dans les deux sens, dans les cas suivants :

a) Transport à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise;

b) Transport à destination ou en provenance d'un ou de plusieurs points situés au-delà du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise, et effectué entre le territoire de cette Partie et ce ou ces points au-delà i) pour les transports autres que ceux que prévoit la présente annexe, ou ii) pour les transports que prévoit la présente annexe, avec escale d'au moins deux nuits consécutives sur le territoire de ladite Partie.

Section 2

En ce qui concerne le transport en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties, chaque entreprise effectuant les transports aériens visés dans la présente annexe se conformera aux lois, règlements et règles de la Partie sur le territoire de laquelle se trouve le point de départ du transport (dans un sens ou dans les deux sens), que cette Partie a spécifié ou spécifiera dans l'avenir s'appliquer à ces transports. En outre, les entreprises désignées de l'une des Parties pourront également exploiter des services aériens par voie d'affrètement à partir du territoire de l'autre Partie conformément aux règlements et règles de la première Partie. Si les règlements et règles d'une Partie imposent à une ou plusieurs de ses entreprises des termes, conditions ou limites plus restrictifs qu'au reste de ses entreprises, les entreprises désignées de l'autre Partie seront soumises aux moins restrictifs de ces termes, conditions ou limites. En outre, si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties promulguent des règlements ou des règles qui imposent des conditions différentes à des pays différents, chacune des Parties appliquera aux entreprises désignées de l'autre Partie les plus libéraux de ces règlements ou de ces règles.

Section 3

Aucune des deux Parties n'exigera d'une entreprise désignée de l'autre Partie, au sujet des transports aériens qui partent du territoire de cette autre Partie pour un voyage aller ou un voyage aller et retour, qu'elle lui soumette plus d'une déclaration de conformité avec les lois, règlements et règles de cette autre Partie énoncés à la section 2 de la présente annexe, ou d'une dispense à ces règlements ou à ces règles accordée par les autorités aéronautiques de ladite autre Partie.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Le 2 avril 1982

Monsieur,

Me référant à l'Accord relatif au transport aérien signé ce jour entre la République d'El Salvador et les Etats-Unis d'Amérique, je prends note que le Gouvernement d'El Salvador se réserve le droit de demander des autorisations pour les droits intermédiaires via Guatemala City (Guatemala) sur la route 3 d'El Salvador de l'annexe I du présent Accord.

Veuillez agréer, etc.

L'Ambassadeur
de la République d'El Salvador,
ERNESTO RIVAS-GALLONT

L'Honorable
Thomas O. Enders
Secrétaire adjoint
Bureau des affaires interaméricaines
Département d'Etat
Washington, D.C.

II

Le 2 avril 1982

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à votre lettre datée de ce jour relative à l'Accord relatif au transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et la République d'El Salvador, je prends note de ce que le Gouvernement d'El Salvador se réserve le droit de demander l'autorisation concernant des droits intermédiaires via Guatemala City (Guatemala), sur la route 3 d'El Salvador de l'annexe I de l'Accord.

Veuillez agréer, etc.

Le Secrétaire adjoint
Bureau des affaires interaméricaines
Département d'État,
THOMAS O. ENDERS

Son Excellence
Monsieur l'Ambassadeur Ernesto Rivas-Gallont
Ambassade d'El Salvador
Washington, D.C.
