

No. 38214

---

**United States of America  
and  
Argentina**

**Air Transport Services Agreement between the Governments of the United States of America and the Republic of Argentina (with annexes). Buenos Aires, 22 October 1985**

**Entry into force:** *provisionally on 22 October 1985 by signature and definitively on 29 December 1986 by notification, in accordance with article XII*

**Authentic texts:** *English and Spanish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *United States of America, 1 March 2002*

---

**États-Unis d'Amérique  
et  
Argentine**

**Accord relatif aux services de transport aérien entre les Gouvernements des États-Unis d'Amérique et de la République argentine (avec annexes). Buenos Aires, 22 octobre 1985**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 22 octobre 1985 par signature et définitivement le 29 décembre 1986 par notification, conformément à l'article XII*

**Textes authentiques :** *anglais et espagnol*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *États-Unis d'Amérique, 1er mars 2002*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE REPUBLIC OF ARGENTINA

Preamble

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Argentina, which are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944,

Desiring to promote an international air transport system based on fair and constructive competition among airlines; to facilitate the expansion of international air transport opportunities; and 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;

Have agreed to the following:

*Article I*

*Operating Authority for Airlines*

(1) Each Party shall have the right to designate an airline or airlines to conduct international air transportation over the routes established in Annex I, which forms a part of the present Agreement, and in accordance with this Agreement to withdraw or alter such designations. Such designations or withdrawals shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels.

(2) On receipt of such designation from one of the Parties and of applications from the designated airline in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay provided:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

(c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article IV.

(3) Each Party will issue a single comprehensive operating permit to each designated airline, which permit will authorize each designated airline of the other Party to operate the services provided for in Annexes I and II, which form a part of the present Agreement.

*Article II*  
*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 take on at one point in the territory of the other Party local traffic destined for another point in the territory of such other Party.

*Article III*  
*Application of Laws and Regulations*

(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 IV*  
*Safety, Security and Recognition of Certificates and Licenses*

(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 on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944 (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 desig-

nated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

(3) Each Party 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; the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970; and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on September 23, 1971;

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

(5) Each Party 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 V*  
*Customs 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 throughput 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 VI Commercial Opportunities*

(1) The designated airlines of one Party shall have the Right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation. Other airlines of one Party may establish such offices in accordance with the laws and regulations of the other Party. Promotional materials, such as advertisements, printed catalogs, price lists, trade notices, or tourist and other literature (including posters) shall be admitted duty free.

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

(3) Each airline of one Party shall have the right to engage in the unrestricted advertisement and sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. 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.

(4) In cases where there is only one supplier of fuel and/or fueling services, each Party shall insure that on international flights the prices paid for fuel and fueling services by the airline or airlines of the other Party are no higher than the prices paid for fuel and/or fueling services by its own airline(s). The airlines of both countries may purchase fuel in local currency or in freely convertible currencies at the option of the airline without additional fees or charges for processing these payments.

(5) Until such time as each designated airline of the United States shall have the Right to perform its own ground handling in Argentina and shall have the right to perform such services on behalf of other airlines or, at its option, select among competing agents for such services, the United States reserves the right to require the Argentine carrier or carriers to

enter into a contract with a specified agent or agents for groundhandling service in the United States.

(6) Each airline of one Party shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without impediment or taxation in respect thereof at the rate of exchange in effect for current transactions and remittances on the date the carrier makes application for remittance.

*Article VII*  
*User Charges*

User charges, imposed by the competent charging authorities on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, and non-discriminatory. Airlines shall not be required to pay charges higher than those paid by the airlines of the charging Party.

*Article VIII*  
*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 the other Party.

(3) Except as mutually agreed, neither Party shall limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline or airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with the Convention.

(4) Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines any requirement with respect to the capacity, frequency or traffic inconsistent with this Agreement and its Annexes, which form a part of the present Agreement.

(5) Each Party agrees that it will not implement or enforce any cargo preference laws or regulations on any of the services except insofar as such laws or regulations apply to cargo transported for the account of the national government itself or pursuant to the terms of any contract, agreement, or other special arrangement under which the national government makes payment for those transportation services. The national government in exercising the cargo preference laws or regulations mentioned in this Article and in order to avoid a prejudicial effect on the transportation of non-preferential cargo will contract directly with the airline or airlines for air transportation.

*Article IX*

*Consultations*

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Each Party shall prepare and present during such consultation relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions. If there are any revisions of this Agreement and/or its Annexes, which form a part of the present Agreement, as a result of such consultations, they shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article X*

*Termination*

Either Party may, at any given time, give notice in Writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of notice to the other Party) immediately before the first anniversary (one year) 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 XI*

*Registration With ICAO*

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

*Article XII*

*Entry Into Force*

This Agreement will have provisional application from the date it is signed and will enter into force upon an exchange of diplomatic notes confirming that each Party has concluded its internal procedures for entry into force of this Agreement.

Done in the City of Buenos Aires, Capital of the Republic of Argentina, the 22nd day of October, 1985, in the languages English and Spanish, both texts being equally valid.

For the Government of the United States of America:

FRANK V. ORTIZ  
Ambassador

For the Government of the Republic of Argentina:

DANTE M. CAPUTO  
Minister of Foreign Affairs and Worship

ANNEX I

I. Routes for the designated airlines of each Party:

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

1. Between the United States and the terminal point Buenos Aires via Cuba, Mexico, Panama, Colombia, Quito, Guayaquil, Lima, Santiago (I), La Paz, Santa Cruz, Asuncion, and Rio de Janeiro.

2. Between the United States and the terminal point Buenos Aires via Mexico, points in Central America and the Caribbean, Panama, Caracas, Brazil, Santiago (I), and Montevideo (I).

(I) This point may be served either as an intermediate point or as a point beyond.

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

1. Between the Republic of Argentina and the coterminal points Miami and New York via the intermediate points Sao Paulo and Rio de Janeiro and beyond Miami and/or New York to Montreal.

2. Between the Republic of Argentina and the coterminal points Miami and New York via the intermediate points (I) Santiago, Lit Paz, Lima, Guayaquil or Quito, and Bogota.

3. Between the Republic of Argentina and the terminal point Los Angeles via the intermediate points (I) La Paz, Lima, Guayaquil or Quito, Bogota and Mexico.

4. Between the Republic of Argentina and the coterminal points Miami and New York via the intermediate point (I) Caracas.

(I) In addition to the intermediate point or points specified on this route, the Argentine airlines may select two additional points in the area comprised of Panama, Central America and the Caribbean. Both new points may be added to one route or one point may be added to each of two routes.

II. Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitations, serve points on each authorized route 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 Annex.

III. On any international segment or segments of the routes described in Section I above, a designated airline may perform international air transport without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number 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.

IV. Unless otherwise agreed, this Annex will expire on April 30, 1988.



ANNEX II

(1) From the date of entry into force of this Agreement, through April 30, 1987, the designated airlines of each Party may operate a maximum of 28 round top combination frequencies and 6 round trip all-cargo frequencies per week with narrow-body aircraft or their wide-body equivalents.

(2) From May 1, 1987 until the expiration of this Annex, the designated airlines of each Party may operate a maximum of 30 roundtrip combination frequencies and 8 roundtrip all-cargo frequencies per week with narrow-body aircraft or their wide-body equivalents.

(3) Narrow body aircraft may be substituted, at the exclusive discretion of the designated airline, by wide-body aircraft at the following rates of conversion: One wide-body aircraft (L-1011, DC-10, A-300, B-747SP, B-767 or similar aircraft) shall be equivalent to 1.5 narrow-body aircraft (DC-8, B-707, B-727, B-737, B-757, MD-80 or similar aircraft), except that one B-747-100 or similar aircraft will be equivalent to two narrow-body aircraft, and one B-747 Combi (with main deck cargo) shall be equivalent to 1.5 narrow-body passenger aircraft and one narrow body all-cargo aircraft.

(4) The aeronautical authorities of each Party shall have the right to distribute these frequencies among its designated airlines.

(5) A total of any twelve months of unused frequencies may be accumulated by the airlines of either Party and used, at the discretion of the aeronautical authorities of that Party, as additional flights during the term of this Annex. If all frequencies are utilized, and no accumulated frequencies are available, a reasonable number of extra sections for the designated airlines of each Party shall be authorized by the aeronautical authorities of the other Party.

(6) Each airline will file schedules with the aeronautical authorities of the other country, if necessary through diplomatic channels, at least thirty days in advance of the effective date of the schedule, and such schedules will become effective on the proposed date of effectiveness, provided they conform with the terms of this Annex. Schedules may be filed in less than thirty days, with special permission, particularly if they involve changes such as changes in the day or hour of operations.

(7) If either party decides to designate a carrier additional to those in the market, it will notify the other party who may, if it wants, call for consultations. Following such consultations, unless mutually agreed otherwise, the newly designated carrier will commence service.

(8) All-cargo charters of either country will not be affected by the above frequency levels but will be freely admitted by the other Party in accordance with country of origin rules. The aeronautical authorities of both Parties agree to give sympathetic consideration to applications by airlines of the other Party for passenger charters.

(9) Unless otherwise agreed, this Annex will expire on April 30, 1988.

[ SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL ]

ACUERDO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO  
ENTRE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE  
AMERICA  
Y DE LA REPUBLICA ARGENTINA

PREAMBULO

El Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República Argentina, que son parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Con el deseo de promover un sistema de transporte aéreo internacional basado en una competencia justa y constructiva entre las aerolíneas, de facilitar la expansión de las oportunidades de transporte aéreo internacional; y de asegurar el más alto grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación acerca de los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que compromete la seguridad de las personas o bienes, afectando adversamente la operación del transporte aéreo, y que socava la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO I. *Permisos de operación para las líneas aéreas.*

(1) Cada una de las Partes tendrá derecho a designar a una o varias líneas aéreas para llevar a cabo el transporte aéreo internacional sobre las rutas establecidas en el Anexo I, que forma parte del presente Acuerdo, y de conformidad con este Acuerdo, a revocar o alterar dichas designaciones. Dichas designaciones o revocaciones serán comunicadas a la otra Parte por escrito por vía diplomática.

(2) Al recibir tal designación de una de las Partes 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 concederá las autorizaciones y los permisos apropiados con un mínimo de demora por concepto de procedimiento, siempre que:

- 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, los nacionales de esa Parte, o ambos;
- b) la línea aérea designada esté capacitada para satisfacer las condiciones prescritas bajo las leyes y los reglamentos que normalmente son aplicados a las operaciones de transporte

aéreo internacional por la Parte que debe decidir sobre la solicitud o solicitudes; y

- c) la Parte que designa a la línea aérea mantenga y administre las normas estipuladas en el artículo IV.

(3) Cada Parte emitirá un único permiso para la operación general a cada línea aérea designada, cuyo permiso autorizará a cada línea aérea designada de la otra Parte a operar los servicios que figuran en los Anexos I y II, que forman parte del presente Acuerdo.

#### ARTICULO II. *Concesión de derechos*

(1) Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas de la otra Parte:

- a) el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- c) todos los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

(2) Nada de lo estipulado en el párrafo (1) de este artículo podrá ser interpretado como una concesión de derechos a las líneas aéreas de una Parte para efectuar transporte aéreo entre puntos en el territorio de la otra Parte.

#### ARTICULO III. *Aplicación de las Leyes y Reglamentos*

(1) Las leyes y los reglamentos de una Parte relativos a la operación y navegación de aeronaves serán observados por las líneas aéreas de la otra Parte al entrar, permanecer o salir del territorio de la primera Parte.

(2) Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluyendo 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 observados por, o en nombre de, tales pasajeros, tripulación o carga de la línea aérea de la otra Parte al entrar, permanecer o salir del territorio de la primera Parte.

ARTICULO IV. *Seguridad, Protección, y Reconocimiento de Certificados y Licencias*

(1) Cada una de las Partes reconocerá como válidos, a los efectos de operar el transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944 (el Convenio). 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 la celebración de consultas sobre las normas de seguridad y protección establecidas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes determina que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente normas y requisitos de seguridad y protección en estos campos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud del Convenio, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales determinaciones y las medidas que se consideren necesarias para cumplir con dichas normas mínimas y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho de rehusar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte si la otra Parte no tomare tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

(3) Cada Parte 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;

(4) Cada Parte exigirá que los explotadores de aeronaves de su matrícula actúen de conformidad con las disposiciones pertinentes sobre seguridad en la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional; y

(5) Cada Parte prestará la mayor ayuda posible a la otra Parte con el objeto de impedir el apoderamiento ilícito de aeronaves, el sabotaje de las

mismas, de aeropuertos y de instalaciones de aeronavegación, y las amenazas a la seguridad de la aviación; otorgará la mayor atención a cualquier solicitud que presente la otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros con el fin de hacer frente a una amenaza específica y, cuando ocurran incidentes o amenazas de apoderamiento o sabotaje contra aeronaves, aeropuertos o instalaciones de aeronavegación, asistirá a la otra Parte, facilitando las comunicaciones para poner término a tales incidentes en forma expeditiva y segura.

#### ARTICULO V. *Impuestos y Tasas Aduaneras*

(1) Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves operadas para el servicio de transporte aéreo internacional por parte de las líneas aéreas designadas de la otra Parte, sus equipos regulares, equipos de rampa, combustible, lubricantes, accesorios técnicos consumibles, repuestos, incluyendo motores, provisiones de aeronaves (incluyendo pero no limitado a elementos tales como alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta o utilización en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros elementos destinados o utilizados únicamente en conexión con la operación de o servicios prestados a las aeronaves que efectúan transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de toda restricción a la importación, impuestos a la propiedad y al capital, derechos de aduana, impuestos internos y cargas similares que impongan las autoridades nacionales, y que no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre que dicho equipo y accesorios permanezcan a bordo de la aeronave.

(2) Existirá asimismo exención, sobre la base de reciprocidad, a los impuestos, derechos y cargas a que se hace mención en el párrafo (1) de este Artículo, con excepción de las cargas basadas en el costo de los servicios prestados, para:

- a) las provisiones de aeronaves, introducidas o suministradas en el territorio de una Parte y embarcadas, dentro de los límites razonables, para ser utilizados en las aeronaves que inician su viaje de salida de la línea aérea designada de la otra Parte que efectúa servicios de transporte aéreo internacional, aún cuando dichas provisiones se utilicen en una parte del viaje sobre el territorio de la Parte en la cual se embarcan;
- b) los equipos de rampa y los 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 que se utilicen para el transporte aéreo internacional; y

- c) el combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles que se introducen o suministran en el territorio de una Parte para ser utilizados en una aeronave de una línea aérea designada de la otra Parte que efectúa servicios de transporte aéreo internacional, aún cuando dichos suministros sean para uso en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que se embarcan.

(3) Se podrá exigir que los equipos y suministros mencionados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo se mantengan bajo la vigilancia o control de las autoridades pertinentes.

(4) Las exenciones otorgadas en este Artículo también tendrán vigencia cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan celebrado un contrato con otra línea aérea, que también haya recibido de la otra Parte tales exenciones, para el préstamo o transferencia de los elementos especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo, en el territorio de la otra Parte.

(5) Cada Parte hará todos los esfuerzos posibles para asegurar que las líneas aéreas designadas de la otra Parte, sobre la base de reciprocidad, sean eximidas de los impuestos, derechos y cargas aplicados por las autoridades estatales, regionales y locales sobre los elementos especificados en los párrafos (1) y (2) de este Artículo, así como de los cargos por gasto de combustible, en las circunstancias que se describen en este Artículo, excepto en la medida en que tales cargos están basados en el costo real que ocasiona el suministro del servicio.

#### ARTICULO VI. *Oportunidades Comerciales*

(1) Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán el derecho de establecer representaciones en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo. Otras líneas aéreas de una Parte podrán establecer tales oficinas de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte. Los materiales de promoción tales como propagandas, catálogos impresos, listas de precios, avisos comerciales o literatura turística y otra (incluyendo afiches) serán admitidos libres de impuestos.

(2) Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán el derecho, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a ingreso, residencia y empleo, a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte per-

sonal administrativo, técnico, operacional, de ventas y otro personal especializado necesarios para la prestación de transporte aéreo.

(3) Cada línea aérea de una de las Partes tendrá el derecho de efectuar publicidad irrestricta y de venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes. Cada línea aérea podrá vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá libertad para adquirir dicho transporte, en la moneda de ese territorio o en monedas de libre conversión.

(4) En casos en los cuales hay sólo un suministrador de combustible y/o servicios de combustible, cada Parte asegurará que para los vuelos internacionales los precios pagados por combustible y servicios de combustible por la o las líneas aéreas de la otra Parte no sean mayores que los precios pagados por combustible y/o servicios de combustible por su o sus propias líneas aéreas. Las líneas aéreas de ambos países pueden comprar combustible en moneda del país o en divisas libremente convertibles, a opción de la línea aérea, sin pagar tasas o cargas adicionales para tramitar estos pagos.

(5) Hasta que cada línea aérea designada por Estados Unidos tenga derecho a realizar sus propios servicios de rampa en la República Argentina y tenga derecho a prestar tales servicios a otras líneas aéreas o, a su opción, a elegir entre los agentes que compiten por la prestación de dichos servicios, Estados Unidos se reserva el derecho de requerir que el transportador o transportadores argentinos celebren un contrato con un agente o agentes determinados para los servicios de rampa en Estados Unidos.

(6) Cada línea aérea de una de las Partes tendrá derecho a convertir y remesar a su país, si lo pidiera, los ingresos locales que excedan de las sumas desembolsadas localmente. La conversión y la remesa de dinero será autorizada prontamente y sin impedimentos o impuestos al respecto, al tipo de cambio para transacciones y remesas vigente en la fecha en que la línea aérea hace la solicitud.

#### ARTICULO VII. *Tasas Aeroportuarias y de Navegación Aérea.*

Las tasas aeroportuarias y de navegación aérea impuestas por las autoridades competentes a las líneas aéreas de la otra Parte serán justas, razonables y no discriminatorias. No se requerirá que las líneas aéreas paguen tasas mayores que aquéllas que pagan las líneas aéreas de la Parte que las impone.

### ARTICULO VIII. *Competencia leal*

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

(2) Cada una de las Partes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte.

(3) A menos que se lo acuerde mutuamente, ninguna de las Partes establecerá límites sobre el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando sea necesario por razones de aduanas, técnicas, operacionales o ambientales, conforme a condiciones compatibles con el Convenio.

(4) Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte cualquier requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con este Acuerdo y sus Anexos, que forman parte del presente Acuerdo.

(5) Cada una de las Partes se compromete a no establecer o hacer cumplir ninguna ley o reglamento preferencial de carga con respecto a los servicios aéreos excepto en cuanto tales leyes o reglamentos se refieran a carga transportada por cuenta del Estado nacional o de acuerdo a los términos de cualquier contrato, acuerdo u otro arreglo particular bajo el cual el Estado nacional paga por tales servicios de transporte. En el ejercicio de las leyes o reglamentos preferenciales de carga mencionados en este Artículo, y con el objeto de evitar un efecto perjudicial en el transporte de carga no preferencial, el Gobierno nacional negociará los contratos de servicio de transporte aéreo directamente con la línea o líneas aéreas.

### ARTICULO IX. *Consultas*

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Acuerdo. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo. Cada Parte preparará y presentará, durante dichas consultas, pruebas pertinentes en apoyo de su posición, a fin de facilitar la adopción de decisiones informadas, razonables y económicas. Si hubiese una revisión de este Acuerdo y/o sus Anexos, que forman parte del presente Acuerdo, como resultado de tales



Consultas, esas revisiones serán confirmadas por medio de un intercambio de notas diplomáticas.

**ARTICULO X. *Terminación***

Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento dado, informar por escrito a la otra Parte acerca de su decisión de terminar este Acuerdo. Dicho aviso se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a las cero horas (correspondientes al lugar donde se recibe el aviso dado a la otra Parte) del día del primer aniversario (un año) de la fecha en la cual se recibiera el aviso de la otra Parte, a menos que dicho aviso se retire de común acuerdo antes que finalice dicho plazo.

**ARTICULO XI. *Registro ante OACI***

Este Acuerdo y todas las enmiendas al mismo serán registradas ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

**ARTICULO XII. *Entrada en vigor***

Este Acuerdo se aplicará provisionalmente desde el día de su firma y entrará en vigor a partir del intercambio de notas diplomáticas confirmando que cada Parte ha concluido sus procedimientos internos para la entrada en vigor de este Acuerdo.

HECHO en la ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, el día 22 de octubre de 1985, en dos ejemplares en los idiomas inglés y español, igualmente auténticos.

Por el Gobierno de los  
Estados Unidos de América

FRANK V. ORTIZ  
EMBAJADOR

Por el Gobierno de la  
República Argentina

DANTE M. CAPUTO  
MINISTRO DE RELACIONES  
EXTERIORES Y CULTO

## ANEXO I

### I. Rutas para las líneas aéreas designadas de cada Parte:

#### A) Rutas para la línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América:

1. Entre los Estados Unidos y el punto terminal Buenos Aires vía Cuba, México, Panamá, Colombia, Quito, Guayaquil, Lima, Santiago (1), La Paz, Santa Cruz, Asunción y Rio de Janeiro.
2. Entre los Estados Unidos y el punto terminal Buenos Aires vía México, puntos en Centro América y el Caribe, Panamá, Caracas, Brasil, Santiago (1), y Montevideo (1).

(1) Este punto podrá ser servido tanto como un punto intermedio o un punto más allá.

#### B) Rutas para la línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República Argentina:

1. Entre la República Argentina y los puntos coterminales de Miami y Nueva York vía puntos intermedios en San Pablo y Río de Janeiro y más allá de Miami y/o Nueva York a Montreal.
2. Entre la República Argentina y los puntos coterminales de Miami y Nueva York, vía puntos intermedios (1) en Santiago, La Paz, Lima, Guayaquil o Quito, y Bogotá.
3. Entre la República Argentina y el punto terminal Los Angeles, vía puntos intermedios (1) en La Paz, Lima, Guayaquil o Quito, Bogotá y México.
4. Entre la República Argentina y los puntos coterminales Miami y Nueva York, vía el punto intermedio (1) de Caracas.

(1) Además del punto o los puntos intermedios especificados en esta ruta, las líneas aéreas de bandera argentina podrán seleccionar dos puntos adicionales en el área comprendida por Panamá, Centroamérica y el Caribe. Ambos nuevos puntos podrán ser incorporados a una ruta o un punto podrá ser incorporado a cada una de dos rutas.

### II. Cada línea aérea designada puede, en cualquiera o en todos los vuelos a su opción, operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones y, sin limitaciones

direccionales o geográficas, puede operar puntos en cada ruta autorizada en cualquier orden y omitir escalas en cualquier punto o puntos fuera del territorio de la Parte que ha designado a esa línea aérea, sin pérdida de ningún derecho de transportar tráfico que de otro modo esté permitido según este Anexo.

III. En cualquier segmento o segmentos internacionales de las rutas descritas en la Sección I que antecede, una línea aérea designada puede efectuar transporte aéreo internacional sin limitaciones en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves operadas, siempre que en la dirección correspondiente al vuelo de salida, el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección correspondiente al vuelo de regreso, el transporte hacia el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea sea una continuación del transporte más allá de dicho punto.

IV. A menos que se acuerde lo contrario, este Anexo terminará el 30 de abril de 1988.

## ANEXO II

- (1) Desde la fecha de entrada en vigencia de este Acuerdo hasta el 30 de abril de 1987, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán operar una frecuencia con un máximo de 28 vuelos combinados de viajes de ida y vuelta y una frecuencia de 6 vuelos puramente cargueros de viajes de ida y vuelta por semana con aeronaves de fuselaje angosto o sus equivalentes de fuselaje ancho.
- (2) Desde el 1° de mayo de 1987 hasta la terminación de este Anexo, las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán operar una frecuencia con un máximo de 30 vuelos combinados de viajes de ida y vuelta y una frecuencia de 8 vuelos puramente cargueros de viajes de ida y vuelta por semana con aeronaves de fuselaje angosto o sus equivalentes de fuselaje ancho.
- (3) Las aeronaves de fuselaje angosto podrán ser reemplazadas, a discreción exclusiva de la línea aérea designada, por aeronaves de fuselaje ancho según la siguiente fórmula de equivalencias: una aeronave de fuselaje ancho (L-1011, DC-10, A-300, B-747 SP, B-767 o aeronaves similares) será equivalente a 1,5 aeronaves de fuselaje angosto (DC-8, B-707, B-727, B-737, B-757, MD-80 o aeronaves similares), con la excepción de que un B-747-100 o aeronave similar será equivalente a dos aeronaves de fuselaje angosto y un B-747 Combi (con capacidad de carga en la cabina principal) será equivalente a 1,5 aeronaves de pasajeros de fuselaje angosto y a una aeronave puramente carguera de fuselaje angosto.
- (4) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán derecho a distribuir esta frecuencia entre sus líneas aéreas designadas.
- (5) Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes podrán acumular un total de doce meses de frecuencias no utilizadas, las que podrán utilizarse, a discreción de las autoridades aeronáuticas de esa Parte, como vuelos adicionales durante la vigencia de este Anexo. Si se utilizaran todas las frecuencias y no hubiera frecuencias acumuladas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte autorizarán un número razonable de vuelos especiales para las líneas aéreas designadas de cada Parte.
- (6) Cada línea aérea registrará los horarios ante las autoridades aeronáuticas del otro país y, de ser necesario, a través de canales diplomáticos, por lo menos treinta días antes de la fecha de efectividad de los mismos, y dichos horarios entrarán en vigencia en la fecha de efectividad propuesta, siempre que se ajusten a los términos de este Anexo. Los horarios podrán registrarse con menos de treinta días de anticipación, con un permiso especial, especialmente si implican cambios tales como cambios en el día u hora de las operaciones.

(7) Si cualquiera de las Partes decide designar una línea aérea adicional a las que en ese momento se encuentran en el mercado, se notificará a la otra Parte, la cual podrá solicitar consultas si así lo deseara. A continuación de estas consultas, la nueva línea aérea designada comenzará sus servicios a menos que se acuerde mutuamente lo contrario.

(8) Los charters puramente cargueros de cualquiera de los países no se verán afectados por los niveles de frecuencias mencionados anteriormente sino que serán admitidos libremente por la otra Parte de acuerdo con las normas del país de origen. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se comprometen a considerar con buena disposición las solicitudes presentadas por las líneas aéreas de la otra Parte para charters de pasajeros.

(9) A menos que se acuerde lo contrario, este Anexo terminará el 30 de abril de 1988.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ARGENTINE

*Préambule*

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République d'Argentine qui sont Parties à la Convention sur l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux d'encourager un système de transport aérien international fondé sur une compétition juste, équitable et constructive entre leurs entreprises de transport aérien et d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité et réaffirmant leur vive préoccupation concernant les actes ou les menaces à l'égard de la sécurité des aéronefs qui compromettent la sécurité des personnes et des biens et les effets défavorables sur l'exploitation du transport aérien tout en minant la confiance du public quant à la sécurité de l'aviation civile;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article I*

*Autorisation d'exploitation*

1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter des services de transports aériens internationaux sur les routes indiquées à l'annexe I du présent accord ainsi que, conformément aux dispositions de l'accord, d'annuler ou de modifier ces désignations. Les désignations, de même que les annulations de celles-ci, seront communiquées par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique.

2) Dès réception d'une désignation émanant de l'une des parties contractantes et des demandes d'autorisation d'exploitation et de permis techniques déposées par l'entreprise désignée dans les formes et selon les modalités prescrites, l'autre partie contractante accordera les autorisations et permis appropriés avec un minimum de formalités, à condition:

a) Qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle de l'entreprise soient entre les mains de la partie contractante qui l'aura désignée, de ressortissants de cette partie contractante, ou des deux;

b) Que l'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués aux transports aériens internationaux par la Partie contractante appelée à se prononcer sur la ou les demandes;

c) Que la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise ait institué et appliqué les normes énoncées à l'article IV.

3) Chaque Partie délivrera un seul permis général d'exploitation pour chaque entreprise désignée autorisant chaque entreprise désignée de l'autre Partie d'exploiter les services prévus aux annexes I et II qui sont parties intégrantes du présent Accord.

*Article II*  
*Octroi des droits*

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation du transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir; et
- b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;
- c) D'autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune disposition du paragraphe I du présent article n'est considérée comme conférant à une entreprise de transport aérien de l'une des parties le droit de participer au transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre partie.

*Article III*  
*Application des lois*

1. À l'entrée sur le territoire d'une partie, pendant le séjour et à la sortie dudit territoire la législation et la réglementation relatives à l'exploitation et à la navigation des aéronefs doivent être respectées par les entreprises de transport aérien de l'autre partie.

2. A l'entrée sur le territoire d'une partie, pendant le séjour et à la sortie dudit territoire, les lois et règlements relatifs à l'entrée et à la sortie des passagers, des équipages ou de marchandises à bord de l'aéronef (y compris les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de sécurité de l'aviation, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine ou, dans le cas du courrier, de la réglementation postale) devront être respectés par ou pour le compte des passagers, des équipages ou des marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

*Article IV. Sécurité et Validité des certificats et permis*

1. Chaque Partie reconnaît comme valides aux fins de l'exploitation du transport aérien visée par le présent Accord, les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et les licences émis ou validés par l'autre Partie et encore en vigueur, à condition que les exigences pour l'obtention de tels certificats ou licences correspondent aux normes minimales établies en vertu de la présente Convention sur l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (la Convention). Toutefois, chaque partie se réserve le droit de refuser de reconnaître comme valides aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander des consultations concernant les règles de sûreté appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installa-

tions aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, l'une des Parties contractantes constate que l'autre Partie n'a pas institué ou n'applique pas effectivement en ces matières des règles et des conditions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les règles minimales qui seraient fixées conformément à la Convention, elle informera cette autre Partie contractante de cette constatation et des mesures qu'elle juge nécessaires pour satisfaire à ces règles minimales, et l'autre Partie contractante prendra les mesures de redressement appropriées. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de refuser, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation ou permissions techniques accordées à une ou plusieurs entreprises désignées par l'autre Partie contractante si cette dernière ne prend pas dans un délai raisonnable les mesures voulues.

3. Les Parties contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Chacune des parties exigera des opérateurs d'aéronefs 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; et

5. Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture d'aéronefs civils, le sabotage d'aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces dirigées contre la sécurité aérienne; elle considérera avec bienveillance toutes mesures de sécurité spéciale formulées par l'autre partie pour protéger ses aéronefs et ses passagers d'une menace précise. Les parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres moyens adéquats dans le dessein de mettre rapidement et sans danger fin audit incident ou à ladite menace.

#### *Article V. Droits de douane et taxes*

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, leur équipement normal, carburant et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs, leurs provisions de bord (y compris sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et spiritueux, le tabac et autres produits destinés à la vente ou à l'utilisation par les passagers en quantités limitées durant le vol) ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement par les entreprises désignées dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs consacrés au transport aérien international sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, d'impôts fonciers et d'impôts sur le capital, de droits de douane, droits d'accise, taxes à l'importation ainsi que de droits et charges imposés par les autorités nationales ne résultant pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.



2. Seront également exonérés, sur une base de réciprocité, de taxes, droits, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services fournies, de la manière suivante :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire de l'une des Parties et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploités en transport aérien international, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés pendant une partie du voyage au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués;

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

c) Les carburants, lubrifiants et les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des parties et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il pourra être exigé que les équipements et les approvisionnements 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 également aux cas où les entreprises désignées de l'une des Parties ont conclu avec une entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exemptions accordées par l'autre Partie, 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.

5. Chaque Partie s'efforcera d'obtenir pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sur une base de réciprocité, une exemption d'impôts, de droits, de charges et de frais imposés par l'État, les autorités régionales et locales sur les postes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, de même qu'une exemption de toute redevance relative aux carburants en transit, dans les circonstances décrites au présent article, sauf dans la mesure où ces charges sont perçues au titre du coût d'une prestation de service.

#### *Article VI. Exploitation commerciale*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien. D'autres entreprises d'une partie peuvent établir des bureaux conformément aux lois et aux règlements de l'autre partie. Le matériel de promotion tel que la publicité, les catalogues, la liste des prix, des bulletins commerciaux et autre information de caractère touristique (y compris les affiches) ne seront pas soumis aux droits de douane.

2. Conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie relatives à l'accès, à la résidence et à l'emploi, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent faire venir et maintenir sur le territoire de l'autre Partie un personnel chargé de la gestion et de la vente ainsi qu'un personnel technique et opérationnel de même que des spécialistes nécessaires à la prestation du transport aérien.

3. Chaque entreprise désignée aura le droit de faire de la publicité et de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante des services de transport aérien ou, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses représentants commerciaux. Chaque entreprise désignée aura le droit de vendre de tels services et toute personne aura le droit d'acheter ces services dans la monnaie du territoire ou, sous réserve de la législation et de la réglementation internes dans toute autre monnaie librement convertible.

4. Dans le cas où il n'existe qu'un fournisseur de carburant, chacune des parties devra s'assurer que le prix payé pour le carburant pour les vols internationaux par l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie contractante n'est pas plus élevé que le prix payé par sa propre entreprise. Les entreprises des deux pays peuvent, à leur choix, acheter le carburant en monnaie locale ou en devise librement convertible sans verser des redevances additionnelles pour acquitter ces paiements.

5. Jusqu'au moment où chaque entreprise désignée des Etats-Unis aura le droit d'effectuer ses propres opérations au sol en Argentine et pour d'autres compagnies aériennes et d'avoir recours à un agent choisi parmi la concurrence pour effectuer ces opérations, les Etats-Unis se réservent le droit de demander au transporteur argentin ou aux transporteurs d'établir un contrat avec un ou des agents spécifiques pour des opérations au sol aux Etats-Unis.

6. Chaque entreprise désignée de l'une des Parties aura le droit à tout moment de convertir et de transférer dans son propre pays les revenus locaux en excès des sommes déboursées localement. Chaque conversion et chaque transfert seront autorisés sans délai conformément à la législation et à la réglementation des changes internes au taux de change applicable aux transactions courantes et aux transferts à la date à laquelle l'entreprise demande le transfert.

#### *Article VII.. Redevances d'usage*

Les redevances d'usage imposées par les autorités compétentes aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie seront équitables, raisonnables et perçues sur une base non discriminatoire. Les entreprises ne seront pas tenues de verser des redevances plus élevées que celles dont sont redevables les entreprises de la partie contractante qui les imposent.

#### *Article VIII. Concurrence équitable*

1. Chaque Partie veille à assurer aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la possibilité de faire concurrence, dans des conditions équitables et égales, en ce qui concerne le transport aérien international visé par le présent Accord.

2. Dans le cadre de sa juridiction, chaque partie prend les mesures appropriées pour éliminer toute forme de discrimination ou de pratiques compétitives déloyales portant atteinte à la position compétitive des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3. Aucune des parties ne peut imposer unilatéralement des restrictions au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité du service ou au(x) type(s) d'aéronefs exploités par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de l'autre Partie sauf dans la mesure où cela pour-

rait s'avérer nécessaire pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales répondant à des conditions d'uniformité compatibles avec la Convention.

4. Aucune des Parties contractantes n'imposera aux entreprises désignées de l'autre Partie une quelconque exigence concernant à la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui iraient à l'encontre des fins du présent accord et de ses annexes qui sont partie intégrante du présent accord.

5. Les Parties s'engagent à n'appliquer aucune loi ou règlement préférentiel relatifs aux marchandises sur aucun des services à l'exception des lois et des règlements qui s'appliquent aux marchandises transportées pour le compte du gouvernement national ou conformément aux termes d'un contrat, d'un accord ou d'un arrangement en vertu desquels le gouvernement acquitte les services de transport. Pour éviter de porter préjudice au transport de marchandises ne bénéficiant pas de ce statut préférentiel en appliquant les lois et les règlements préférentiels mentionnés dans le présent article, les gouvernements devront contacter directement les entreprises de transport aérien.

#### *Article IX. Consultations*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment faire une demande de consultations concernant le présent Accord. Ces consultations débiteront le plus tôt possible mais au plus tard dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande. Les deux Parties sont conscientes de l'avantage qu'il y a à préparer et à présenter au cours des consultations tous renseignements pertinents susceptibles d'appuyer leurs positions de manière à faciliter la prise de décisions solidement étayées, rationnelles et économiques. Si, à la suite de telles consultations, des révisions de l'Accord s'avèrent nécessaires, celles-ci seront confirmées par voie de notes diplomatiques.

#### *Article X. Dénonciation*

Si l'une des Parties souhaite mettre fin au présent Accord, elle le fait en notifiant par écrit l'autre Partie de sa décision par la voie diplomatique. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin à minuit (heure locale à l'endroit où la notification aura été reçue) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre partie à moins que ladite notification ne soit révoquée d'un commun accord avant cette dernière date.

#### *Article XI. Enregistrement avec l'OACI*

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XII. Entrée en vigueur*

L'Accord entrera en vigueur à une date qui sera déterminée par échange de notes diplomatiques indiquant que toutes les formalités internes nécessaires ont été accomplies par les deux parties contractantes.

Fait à Buenos Aires, le 22 octobre 1985, en double exemplaire en langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République d'Argentine :

DANTE M. CAPUTO  
Ministre des affaires étrangères et des Cultes

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

FRANK V. ORTIZ  
Ambassadeur

ANNEXE I

I. Routes pour les entreprises désignées de chaque Partie:

A. Routes ouvertes à l'entreprise ou aux entreprises désignées par le Gouvernement des Etats-Unis :

1. Entre les Etats-Unis et le point terminal de Buenos Aires via Cuba, Mexico, Panama, Colombia, Quito, Guayaquil, Lima, Santiago (1), La Paz, Santa Cruz, Asuncion et Rio de Janeiro.

2. Entre les Etats-Unis et le point terminal de Buenos Aires via Mexico, points en Amérique centrale et des Caraïbes, Panama, Caracas, Brésil, Santiago (1) et Montevideo (1).

(1) Ce point peut être servi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

B. Routes ouvertes à l'entreprise ou aux entreprises désignées par le Gouvernement de l'Argentine:

1. Entre la République argentine et les points co-terminaux de Miami et de New York via les points intermédiaires de Sao Paulo et Rio de Janeiro et au-delà de Miami, et/ou New York à Montréal.

2. Entre la République argentine et les points co-terminaux de Miami et de New York via les points intermédiaires (1) Santiago, La Paz, Lima Guayaquil ou Quito, et Bogota.

3. Entre la République d'Argentine et le point terminal de Los Angeles via les points intermédiaires (1) La Paz, Lima, Guayaquil, ou Quito, Bogota et Mexico.

4. Entre la République d'Argentine et les points co-terminaux de Miami et de New York via le point intermédiaire (1) Caracas.

(1) Outre le point intermédiaire ou les points spécifiés sur cette route, les entreprises aériennes d'Argentine peuvent choisir deux points supplémentaires dans une zone comprise de Panama, Amérique centrale et les Caraïbes. Les deux nouveaux points peuvent être ajoutés sur une route ou un point peut être ajouté à chacune des deux routes.

II. Chaque entreprise désignée pourra, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré assurer des vols dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens, sans restriction géographique ni de direction, desservir des points des routes 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, aux termes de la présente annexe.

III. Sur tout segment international des routes décrites à la section I ci-dessus, chaque entreprise désignée pourra assurer des transports aériens internationaux sans aucune limite quant au changement en un point quelconque de la route 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 poursuite du transport en provenance du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise soit la poursuite du transport qui a commencé en deçà de ce point.

IV. A moins qu'il en soit décidé autrement, la présente annexe expirera le 30 avril 1988.

ANNEXE II

1. A partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord jusqu'au 30 avril 1987, les entreprises désignées de chacune des Parties peuvent effectuer un maximum de 28 vols aller-retour et 6 vols aller-retour tout cargo par semaine avec des appareils à faible capacité ou l'équivalent en gros porteur.

2. A partir du 1er mai 1987 jusqu'à la date d'expiration de la présente annexe, les entreprises désignées de chacune des Parties peuvent effectuer un maximum de 30 vols aller-retour et 8 vols aller-retour tout cargo par semaine avec des appareils à faible capacité ou l'équivalent en gros porteur.

3. Les appareils à faible capacité peuvent être remplacés à l'entière discrétion de l'entreprise désignée par des appareils gros porteur selon le schéma suivant: Un gros porteur (L-1011, DC-10, A-300, B-747SP, B-767, ou des aéronefs similaires, sera équivalent à 1.5 appareil à faible capacité (DC-8, B-707, B-727, B-737, B-757, MD-80 ou appareils similaires) sauf qu'un B-747-100, avec un pont cargo principal sera équivalent à 1.5 appareil à faible capacité et un appareil à faible capacité tout cargo.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de désigner ces fréquences entre les entreprises désignées.

5. Les entreprises respectives peuvent accumuler un certain nombre de vols non assurés pendant une période de 12 mois et les utiliser à leur gré pour des vols supplémentaires pendant toute la durée d'application de la présente annexe. Si tous les vols ont été assurés et qu'aucun vol accumulé ne peut être utilisé, chaque entreprise des deux Parties sera autorisée à exploiter un nombre raisonnable de vols supplémentaires.

6. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante communiqueront leurs horaires aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante 30 jours au mois avant la date projetée d'entrée en vigueur de ces horaires. Les horaires prendront effet à la date proposée à condition de se conformer aux dispositions de la présente annexe. Les horaires pourront être communiqués moins de 30 jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sous réserve de permission spéciale, dans la mesure où ils comportent des modifications du jour et de l'heure des vols.

7. Si l'une ou l'autre des Parties décide d'ajouter un transporteur supplémentaire à ceux qui sont sur le marché, elle devra en informer l'autre partie qui pourra, si elle souhaite, demander que des consultations aient lieu. Après les consultations, et à moins qu'il n'en soit décidé autrement, le nouveau transporteur désigné entrera en service.

8. Les fréquences de vols indiqués ci-dessus ne s'appliquent pas aux aéronefs affrétés tout cargo de chaque pays qui seront librement admis par l'autre partie, conformément aux règlements du pays d'origine. Les autorités aéronautiques des deux parties acceptent d'examiner avec bienveillance les demandes des entreprises aériennes de l'autre partie concernant les vols affrétés de passagers.

9. A moins qu'il en soit décidé autrement, la présente annexe expirera le 30 avril 1988.

