No. 39199

United States of America
and
Trinidad and Tobago

Air Transport Agreement between tbe Government of tbe United States of America and the Government of Trinidad and Tobago (witb annexes). Port of Spain, 23 May 1990

Entry into force: *23 May 1990 by signature, in accordance with article 19*

Autbentic text: *English*

Registration witb the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 3 March 2003*

États-Unis d'Amérique
et
Trinité-et-Tobago

Accord relatif an transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago (avec annexes). Port of Spain, 23 mai 1990

Entrée en vignenr : *23 mai 1990 par signature, conformément à l'article 19*

Texte anthentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 3 mars 2003*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF TRINIDAD AND TOBAGO

The Government of the United States of America and the Government of Trinidad and Tobago;

Desiring to promote a viable international air transport system based on the principle of competition among airlines in the marketplace with minimum governmental interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities and to provide a stable basis for air services between and beyond their respective territories;

Desiring, within the framework of a viable international air transport system, to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

Desiring to conclude a new agreement covering all forms of air transportation to replace the Air Services Agreement Between the United States and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland effected by the independence of Trinidad and Tobago as of August 31, 1962, as amended;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Trinidad and Tobago, the Minister responsible for civil aviation, and/or any person or agency authorized to perform any civil aviation functions at present exercised by the said Minister:

(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 (Designation and Authorization) of this Agreement;

(f) "Price" means:

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

(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/or mail in air transportation;

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

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

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

(l) "Ground-handling" means the processing, loading and unloading of passengers, baggage, cargo, mail and aircraft stores, aircraft cleaning and fuel and other ramp side and airport terminal activities.

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) thc right to make stops in its territory for nontraffic 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, in a viable manner, international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex 1 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) and Article 7 (Security).

Article 4. Revocation 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, or both;

(b) that airline has failed to comply with the laws and/or regulations referred to in Article 5 (Application of Laws); 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.

(3) This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5. Application of Laws

(1) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

(2) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on

aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6. Safety

(1) Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards 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 7. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

(3) The Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(4) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and regulations established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal

place of business or permanent residence in their territory and that operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

(7) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation sccurity provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds for a decision to withhold, revoke, limit or impose conditions on the opcrating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8. Commercial 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.

(2) (a) The dcsignated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to cntry, 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.

(b) Each Party, in accordance with its laws and regulations, shall facilitate the entry of specialist personnel of the other Party's airlines for the performance of emergency services.

(3) Each designated airline may pcrform its own ground handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. 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.

(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 laws and/or 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 convert-ible currencies.

(5) Each airline may convert and remit to its country local revenues in excess of sums locally disbursed. Where Central Bank permission is required for conversion and remittance, such permission shall be granted within two business days of the airline's properly completed application to the Central Bank. The airline shall be permitted to file such application(s) free of burdensome or discriminatory documentary requirements. Conversion and remittance will be permitted upon demand without restrictions, impediments or taxation in respect thereof, at the official rate of exchange applicable to current transactions on the date the airline presented its properly completed application to the Central Bank. This exchange rate will be assured only if the airline applies to the commercial bank for the conversion into and remittance of U.S. dollars within one business day of receipt of the Central Bank's approval. Where hard currency availability does not permit any conversion or remittance for a given period of time, conversion and remittance will be permitted at the termination of the period of non-availability of funds at the official rate of exchange applicable on the date of the airline's initial, properly completed application to the Central Bank.

Article 9. Customs Duties, Taxes and Other Similar Charges

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items 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 rendered, 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.

Article 10. User Charges

(1) User charges imposed by the competent charging authorities of one Party 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,

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 the other 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

(1) Each Party shall allow any airline of either Party to establish prices for air transportation based upon the needs and conditions of the marketplace. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of any price proposed or charged by the airlines of either Party for international air transportation between the territories of the Parties unless such action is in accordance with the provisions herein.

(2) Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged by airlines of the other Party to or from its territory. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, the Party receiving a notification or filing may permit 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.

(3) A Party shall notify the other Party that it is dissatisfied with a price proposed for services by an airline of the other Party for international air transportation between the territories of the Parties, or by an airline of the other Party for international air transportation between the territory of the first Party and a third country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis. Such notice of dissatisfaction shall be given to the other Party not more than 15 days after the filing date. Within 30 days after receipt of a notice of dissatisfaction, either Party may request consultations which shall commence as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of the request. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If notification of dissatisfaction is not given as provided in this paragraph, the price shall be deemed to be approved and shall become effective on the proposed date.

(4) 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.

(5) (A) If notice of dissatisfaction has been served with respect to a proposed price but consultations either have not been requested within 30 days of receipt of the notice, or have not resulted in an agreement, then:

(i) unless both Parties agree otherwise, a passenger price will enter into effect on the proposed date of effectiveness if it is at least 35 percent but not more than 120 percent of the base normal economy fare in effect on the date the price is filed;

(ii) either Party may take action to prevent inauguration of a passenger price if such price does not meet the conditions specified in paragraph (5)(A)(i);

(B) The base normal economy fare referred to in paragraph (5)(A)(i) above is the lowest available fare for normal economy-class service filed for and permitted by the United States Department of Transportation to go into effect on or after October 1, 1979 for travel originating in the United States, for each U.S.-Trinidad & Tobago city-pair market, as adjusted for cost changes consistent with the Standard Foreign Fare Level computations published periodically by the United States Government.

(6) Neither Party may take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a cargo price proposed or charged by an airline of either Party for transportation between the territories of the Parties.

(7) Neither Party may take unilateral action to prevent the inauguration of continuation of a first class price or premium price proposed or charged by an airline of either Party for transportation between the territories of the Parties.

(8) Notwithstanding paragraphs (5) and (6) of this Article, each Party shall allow (a) any airline of either Party, and on the basis of reciprocity, any airline of a third country to meet any price, including combinations of prices, proposed, charged or accepted in the marketplace for international air transportation between the territories of the Parties, and (b) any airline of one Party to meet any price, including combinations of prices, proposed, charged or accepted in the marketplace 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 or such price through a combination of prices on a direct, interline or intra-line basis, notwithstanding differences in conditions, including but not limited to, those relating to airports, routing, distance, timing, connections, aircraft configuration, aircraft type, or change of aircraft.

Article 13. Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Each Party shall prepare and present during such consultations relevant evidenee in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

Article 14. Settlement 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 Council of the International Civil Aviation Organization 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 later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, 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 Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph (2)(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15. Amendments

Either Party may at any time propose an amendment to this Agreement. Any amendment agreed to by the Parties shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16. Multilateral Agreements

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

Article 17. Termination

(1) Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of 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.

(2) In default of acknowledgment of receipt by the other Party the notification shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organization received the notice.

Article 18. Registration with ICA0

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

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 Trinidad and Tobago and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Trinidad and Tobago:

(1) From Trinidad and Tobago via the intermediate points Antigua, Aruba, the Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda, Bonaire and Curacao, the Cayman Islands, Dominican Republic, Grenada, Guadeloupe, Haiti, Jamaica, Martinique, St. Kitts, and St. Lucia, to the U.S. Virgin Islands, San Juan, New York, Miami, Orlando[1] and to two additional U.S. points to be selected by the Government of Trinidad and Tobago[2] ,and:

(a) beyond San Juan to Zurich and Stockholm;

(b) beyond New York to Toronto and one other Canadian point east of Toronto;[2,3] and,

(c) beyond Miami and San Juan to Mexico and points in Central America except Belize.[3]

(2) From Trinidad and Tobago via Antigua, Barbados, Grenada, St. Lucia, and St. Maarten to San Juan and beyond to Jamaica.

Section 2

Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographical 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 type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the trans-

1. Orlando may be served during the period July 1 through September 30.
2. The Government of Trinidad and Tobago will notify the Government of the United States of its selection at least 60 days before the start of service.
3. Traffic rights are limited to through traffic only (no local or stopover traffic permitted).

portation 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 designated under this Annex shall in accordance with the terms of their designation be entitled to perform charter international air transportation of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo:

(a) between any point or points in the territory of the Party which has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

(b) for the transportation of passengers, between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in third country or countries provided that such traffic is carried via the carrier's homeland and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

In the performance of services covered hy this Annex, airlines of one Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory with traffic that originated in the other Party's territory.

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

Section 2

The designated airline or airlines of one Party performing charter air transportation originating in the territory of the other Party shall have the option of complying with the charter laws, regulations and rules of either its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require adherence to its homeland requirements relating to protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights, or adherence to requirements established in the interest of national security.

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 round-trip basis, to

submit more than a declaration of conformity with the laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these regulations or rules.

Article 19. Entry into Force

1. Upon Entry into force, the Agreement shall supersede the Agreement between the United States and the United Kingdom relating to air services, signed at Bermuda, February 11, 1946; the Agreement between the United States and the United Kingdom providing for air routes between the West Indies and the United States, effected by an exchange of notes at Washington, November 22, 1961; and the Agreement between the United States and Trinidad and Tobago to continue application of certain agreements to scheduled services between the United States and the Caribbean area by United States and Trinidad and Tobago airlines, effected by an exchange of notes at Port-of-Spain and St. Ann's, September 27 and October 8, 1962.

2. This Agreement shall enter into force upon signature.

Done in duplicate at Port-of-Spain in the English language, this twenty-third day of May Nineteen hundred and ninety.

For the Government of the United States of America:

CHARLES A. GARGANO

For the Government of Trinidad and Tobago:

SAHADEO BASDEO

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA TRINITÉ-ET-TOBAGO

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago;

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur le principe de la concurrence entre les entreprises de transport aérien sur le marché avec le moins possible d'intervention et de réglementation gouvernementale;

Désireux de faciliter l'expansion des débouchés pour le transport aérien international et d'assurer une base stable pour les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien, dans le cadre d'un système viable de transport aérien international, d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs un éventail diversifié d'options de services et dans le dessein d'encourager les entreprises individuelles de transport aérien à élaborer des prix innovants et compétitifs;

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté en matière de transport aérien international et réaffirmant les graves préoccupations que leur inspirent les actes ou les menaces contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sûreté des personnes et des biens, portent préjudice à l'exploitation du transport aérien et entament la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un nouvel accord portant sur toutes les formes de transport aérien afin de remplacer l'Accord relatif aux services aériens entre les États-Unis et le Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, affecté par l'accession à l'indépendance de la Trinité-et-Tobago le 31 août 1962, et ses modifications;

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, sauf indication contraire :

a) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend, dans le cas des États-Unis, du Département des transports ou de son successeur et, dans le cas de la République de Trinité-et-Tobago, du Ministre responsable de l'aviation civile et/ou de toute personne ou organisation autorisée à exercer les fonctions qu'exerce actuellement ledit Ministre;

b) Le terme " Accord " s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs;

c) L'expression " transport aérien " s'entend de toute opération réalisée au moyen d'un aéronef aux fins du transport public de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou ensemble, conformément à un contrat de louage ou contre rémunération;

d) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris :

i) Tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et

ii) Toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de la Convention dès lors que cette annexe ou cet amendement est applicable aux deux Parties contractantes;

e) L'expression " entreprise désignée " s'entend de toute entreprise désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord;

f) Le terme " prix " s'entend :

i) De tous taux ou tarifs pratiqués ou à pratiquer par les entreprises de transport aérien ou leurs agents et des conditions régissant la disponibilité de ces taux ou tarifs;

ii) Des charges et conditions applicables aux services accessoires au transport qui sont offerts par les entreprises de transport aérien;

iii) Des montants perçus par les entreprises de transport aérien des intermédiaires en transport aérien pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (à l'exclusion du courrier);

g) L'expression " transport aérien international " s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

h) L'expression " escale non commerciale " s'entend d'un atterrissage à toutes fins autres que l'embarquement ou le déchargement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier en transport aérien;

i) Le terme " territoire " s'entend des terres et des eaux ressortissant à la souveraineté, à la compétence, à la protection ou à la tutelle d'une Partie;

j) L'expression " redevances d'usage " s'entend du prix recouvré auprès des entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations et de services d'aéroports, de navigation et de sûreté aériennes;

k) L'expression " prix de revient total " s'entend du coût direct de la prestation de services, majoré d'un montant raisonnable à titre de frais d'administration; et

l) L'expression " services d'escale " s'entend de l'acheminement, de l'embarquement et du débarquement des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des provisions de bord, du nettoyage et de l'avitaillement en combustible des aéronefs et des autres activités de piste et d'aérogare.

Article 2. Octroi des droits

1) Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits ci après aux fins de la conduite des opérations de transport aérien international par les entreprises de l'autre Partie :

a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Le droit de faire escale dans ledit territoire à des fins non commerciales;

c) Les droits spécifiés par ailleurs dans le présent Accord.

2) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne saurait conférer aux entreprises d'une Partie le droit de se livrer au transport aérien entre des points situés dans le territoire de l'autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1) Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises qu'elle le souhaite pour se livrer de façon viable au transport aérien international en conformité avec le présent Accord et a le droit de retirer ou de modifier ces désignations. Ces désignations, qui sont transmises par écrit à l'autre Partie par la voie diplomatique, doivent préciser si chaque entreprise est autorisée à se livrer au type de transport aérien spécifié à l'annexe I et/ou à l'annexe II.

2) Sur réception d'une telle désignation et des demandes, présentées de la façon prescrite par l'entreprise désignée, aux fins d'obtenir les autorisations d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie accorde les autorisations et permis voulus dans les plus brefs délais administratifs si :

a) Une partie importante du capital et le contrôle effectif de l'entreprise désignée est entre les mains de la Partie qui désigne l'entreprise et (ou) de ressortissants de cette Partie;

b) L'entreprise désignée est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que la Partie qui examine la ou les demandes applique normalement à l'exploitation des services aériens internationaux; et

c) La Partie qui désigne l'entreprise applique et fait respecter les règles énoncées à l'article 6 (Sécurité) et à l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 4. Annulation des autorisations

1) Chaque Partie peut annuler, suspendre ou restreindre les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise désignée de l'autre Partie dans chacun des cas suivants :

a) Une partie importante du capital et le contrôle effectif de ladite entreprise désignée ne sont pasentre les mains de l'autre Partie et (ou) ou de ressortissants de cette autre Partie;

b) Ladite entreprise manque à se conformer aux lois et (ou) règlements dont il est question à l'article 5 (Application des lois); ou

c) L'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter les règles énoncées à l'article 6 (Sécurité).

2) À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables en cas de non conformité aux alinéas 1) b) ou 1) c) du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3) Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre des Parties de suspendre, restreindre ou assujettir à conditions les services aériens en conformité avec les dispositions de l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5. Application des lois

1) À l'entrée et à la sortie du territoire d'une Partie et pendant le séjour dans ce territoire, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie doivent se conformer aux lois et règlements de la première Partie relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2) À l'entrée et à la sortie du territoire d'une Partie et pendant le séjour dans ce territoire, les passagers, les équipages et le fret des entreprises de transport aérien de l'autre Partie doivent être en conformité avec les lois et règlements de la première Partie relatifs à l'entrée et à la sortie du territoire de cette première Partie, à bord d'aéronefs, des passagers, des équipages et du fret (y compris les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et aux quarantaines et, dans le cas du courrier, aux règlements postaux).

Article 6. Sécurité

1) Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des services de transport aérien prévus par le présent Accord, des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie, qui sont en cours de validité, à condition que ces certificats, brevets ou licences soient au moins égaux aux normes minimales qui peuvent être fixées en application de la Convention. Chaque Partie peut cependant refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

2) Chaque Partie peut demander la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité et de sûreté 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 conclut que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sécurité et de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui peuvent être fixées en application de la Convention, l'autre Partie en reçoit notification en même temps que lui sont notifiées les mesures jugées nécessaires pour se conformer aux normes minimales susmentionnées; cette autre Partie doit alors prendre les mesures de redressement voulues. Chaque Partie se réserve le droit de retenir, annuler ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie si celle ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

Article 7. Sûreté de l'aviation

1) Conformément à leurs droits et devoirs aux termes du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation réciproque, dans leurs rapports mutuels, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite est partie intégrante du présent Accord.

2) Chaque Partie prête à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité

desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation.

3) Les Parties se conforment intégralement 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) Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux dispositions et règlements applicables en matière de sécurité aérienne arrêtés par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale; les Parties exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sous leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

5) Chaque Partie est convenue de respecter les mesures de sécurité imposées par l'autre Partie pour l'entrée dans le territoire de cette autre Partie et de prendre des mesures adéquates pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages et leurs bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord des aéronefs, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie accueille également avec bienveillance toute demande que peut lui adresser l'autre Partie en vue de prendre des mesures de sécurité spéciales pour faire face à une menace particulière.

6) En cas d'incident ou de menace d'incident tendant à la capture illicite d'un aéronef, ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou de la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

7) Si une des Parties a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie s'écarte des dispositions du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. Si les Parties ne parviennent pas à un accord satisfaisant dans un délai de 15 jours à compter de la date de la demande de consultations, cela constitue un motif permettant de suspendre, annuler, restreindre ou assujettir à conditions les autorisations d'exploitation ou les permis techniques de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. Lorsque l'urgence de la situation le justifie, une Partie peut prendre les même mesures à titre intérimaire avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 8. Débouchés commerciaux

1) Les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent établir des bureaux dans le territoire de l'autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2) a) Les entreprises désignées d'une Partie peuvent, en conformité avec les lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, faire entrer et employer dans le territoire de cette autre Partie les cadres de direction, les agents tech-

niques et d'exploitation et les autres spécialistes nécessaires pour assurer la fourniture de services de transport aérien.

b) Chacune des Parties facilite, en conformité avec ses lois et règlements, l'entrée du personnel spécialisé des entreprises de transport aérien de l'autre Partie aux fins de l'exécution de services d'urgence.

3) Chaque entreprise désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale dans le territoire de l'autre Partie ou, à son gré, de sélectionner parmi les fournisseurs concurrents un agent agréé pour la prestation de tout ou partie desdits services. Ce droit n'est limité que par les restrictions matérielles nécessaires à la sécurité aéroportuaire. Lorsque ces restrictions empêchent l'entreprise de transport aérien d'assurer elle-même les services d'escale, ceux ci sont à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien dans des conditions d'égalité; leur prix doit être fondé sur le prix de revient des services fournis.

4) Chacune des entreprises d'une Partie peut vendre dans le territoire de l'autre Partie des services de transport aérien directement ou, au gré de l'entreprise, par l'intermédiaire d'agents, sous réserve des dispositions spécifiques prévues pour la protection des consommateurs dans les lois et règlements du pays de départ. Chaque entreprise désignée peut vendre et toute personne est libre d'acheter lesdits services de transport dans la monnaie dudit pays ou dans des devises librement convertibles.

5) Chaque entreprise de transport peut convertir et virer dans son pays le solde de scs recettes et dépenses locales. Si cette conversion et ce virement sont assujettis à l'autorisation de la Banque centrale, l'autorisation voulue doit être accordée dans un délai de deux jours ouvrables après le dépôt auprès de la Banque centrale de la demande dûment remplie. L'entreprise de transport aérien est habilitée à déposer ladite demande sans prescription documentaire pondéreuse et discriminatoire. La conversion et le virement de ces recettes sont autorisés sur demande au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur à la date du dépôt de la demande dûment remplie auprès de la Banque centrale, et ne sont frappés d'aucune restriction, entrave, taxe ou impôt. Ce taux de change n'est garanti que si l'entreprise de transport aérien demande à la banque commerciale la conversion et le virement de dollars des États-Unis dans un délai d'un jour ouvrable suivant l'approbation de la Banque centrale. Lorsque l'indisponibilité de devises librement convertibles empêche provisoirement la conversion et le virement, ces opérations doivent s'effectuer dès que les disponibilités en devises le permettent, aux taux de change officiel applicable à la date du dépôt initial à la Banque centrale de la demande, dûment remplie, émanant de l'entreprise de transport aérien.

Article 9. Douanes et fiscalité

1) À l'arrivée dans le territoire d'une Partie des aéronefs exploités aux fins du transport aérien international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, leur équipement normal, leur équipement au sol, leur combustible, leurs huiles de graissage, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange (y compris les moteurs), leurs provisions de bord (y compris, entre autres, les articles tels que les aliments, les boissons, le tabac et les autres produits destinés à être vendus en quantité restreinte aux passagers pendant le vol) et les autres articles destinés à l'exploitation aérienne ou employés

exclusivement pour l'exploitation aérienne, l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités aux fins du transport aérien international sont exonérés, sous réserve de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation et de tous impôts ou taxes sur les biens et sur le capital, droits de douane, taxes de consommation et autres droits et redevances imposés par les autorités nationales et non liés au coût d'une prestation de service, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef.

2) Sont également exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous les droits, impôts, taxes, redevances et charges dont il est question à paragraphe 1) du présent article, à l'exception des charges correspondant à une prestation de service :

a) Les provisions de bord introduites ou embarquées dans le territoire d'une Partie en quantité raisonnable pour le voyage de retour d'un aéronef d'une entreprise désignée de l'autre Partie, exploité aux fins du transport aérien international, même si ces provisions sont destinées à être consommées pendant une partie du voyage effectuée au dessus du territoire de la Partie dans le territoire de laquelle elles sont embarquées;

b) Les équipements au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits dans le territoire d'une Partie aux fins de l'entretien ou de la réparation des aéronefs que l'entreprise de l'autre Partie affecte à l'exploitation du transport aérien international; et

c) Le combustible, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables introduits ou fournis dans le territoire d'une Partie et destinés à être employés à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée de l'autre Partie, exploité aux fins du transport aérien international, même si ces fournitures sont destinées à être employées pendant une partie du trajet accomplie au-dessus du territoire de la Partie dans le territoire de laquelle elles sont embarquées

3) Il peut être exigé que les équipements et fournitures dont il est question aux paragraphes 1) et 2) du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4) Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsque les entreprises désignées d'une Partie ont conclu avec une autre entreprise de transport aérien bénéficiant des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie, des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans le territoire de l'autre Partie, des articles spécifiés aux paragraphes 1) et 2) du présent article.

Article 10. Redevances d'usage

1) Les redevances d'usage imposées par les autorités perceptrices compétentes d'une Partie aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie doivent être justes, raisonnables et non discriminatoires.

2) Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter mais ne doivent en aucun cas excéder une part équitable du prix de revient total exposé par les autorités perceptrices compétentes pour fournir les installations et les services d'aéroport, de navigation aérienne et de sécurité de l'aviation. Les installations et services motivant la perception des redevances doivent être fournis sur une base efficiente et économique. Toute modification des redevances d'usage doit être annoncée avec un préavis raisonnable. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités percep-

trices compétentes de son territoire et les entreprises faisant usage des services et installation, et encourage les autorités perceptrices compétentes et les entreprises de transport aérien à échanger toutes informations nécessaires.

Article 11. Concurrence loyale

1) Chaque Partie accorde aux entreprises désignées des deux Parties des chances égales et équitables de concurrence dans le domaine des transports aériens internationaux qui fait l'objet du présent Accord.

2) Chaque Partie prend toutes mesures appropriées ressortissant à sa compétence afin d'éliminer toutes formes de discrimination ou de concurrence déloyale qui pourrait porter préjudice à la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3) Aucune des deux Parties ne peut limiter unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service ou le(s) type(s) d'aéronef(s) exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf dans la mesure où cela est nécessaire pour des raisons douanières, techniques, opérationnelles ou environnementales dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

4) Aucune des deux Parties n'impose aux entreprises désignées de l'autre Partie aucun droit de préemption, aucun partage du trafic, aucune redevance de non objection, ni aucune autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui ne serait pas compatible avec les buts du présent Accord.

5) Aucune des deux Parties n'exige que les entreprises de l'autre Partie déposent pour approbation des horaires, des programmes de vols affrétés ou des plans d'exploitation, sauf dans la mesure où cela est nécessaire, sur une base non discriminatoire, pour assurer le respect des conditions uniformes dont il est question au paragraphe 3) du présent article, ou dans la mesure spécifiquement autorisée dans une annexe au présent Accord. Si une Partie en exige le dépôt à des fins d'information, elle doit alléger le plus possible les formalités et procédures administratives exigées des intermédiaires et des entreprises désignées de l'autre Partie.

Article 12. Calcul des prix

1) Chaque Partie permet à toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties d'établir pour le transport aérien des prix fondés sur les besoins et les conditions du marché. Ni l'une ni l'autre des Parties ne peut prendre aucune mesure unilatérale pour empêcher l'entrée ou le maintien en vigueur de tout prix proposé ou pratiqué par les entreprises de l'une ou l'autre des Parties pour le transport aérien international entre les territoires des Parties, à moins que cette mesure ne soit en conformité avec les dispositions ci contre.

2) Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des prix que les entreprises de l'autre Partie proposent de pratiquer pour le transport aérien à destination ou en provenance de son territoire. Le préavis exigé pour ladite notification ou leditdépôt ne peut excéder 30 jours avant la date proposée pour l'entrée en vigueur dudit prix. La Partie qui reçoit une telle notification ou un tel dépôt peut autoriser au cas

par cas un préavis plus bref que le délai normalement prescrit. Aucune des Parties ne peut exiger des entreprises de l'autre Partie la notification ou le dépôt des prix demandés au public par les affréteurs.

3) Chacune des Parties doit aviser l'autre Partie si elle est insatisfaite d'un prix proposé par une entreprise de l'autre Partie pour le transport aérien international entre les territoires des Parties, ou par une entreprise de l'autre Partie pour le transport aérien international entre le territoire de la première Partie et un pays tiers, y compris dans les deux cas le transport intercompagnies ou intracompagnie. Cet avis d'insatisfaction doit être donné à l'autre Partie au plus tard 15 jours après la date du dépôt. L'une ou l'autre des Parties peut, dans les 30 jours qui suivent la réception de l'avis d'insatisfaction, demander des consultations, lesquelles doivent commercer dès que possible et en aucun cas plus de 30 jours après la réception de la demande. Les Parties doivent collaborer pour rassembler les renseignements nécessaires à un règlement raisonné de la question. En l'absence de l'avis d'insatisfaction dont il est question au présent paragraphe, le prix est réputé approuvé et entre en vigueur à la date proposée.

4) Si les Parties se mettent d'accord sur un prix ayant fait l'objet d'un avis d'insatisfaction, chacune des Parties déploie tous les efforts possibles pour mettre en oeuvre ledit accord.

5) A) Si un avis d'insatisfaction est donné à l'égard d'un prix proposé mais si aucune consultation n'est demandée dans les 30 jours qui suivent la réception dudit avis, ou si les consultations n'ont abouti à aucun accord :

i) À moins que les deux Parties n'en conviennent autrement, le prix au passager entre en vigueur à la date proposée s'il est égal au moins à 35 pour cent et au plus à 120 pour cent prix de base du passage économique normal en vigueur à la date à laquelle le prix est déposé;

ii) L'une ou l'autre des Parties peut prendre des mesures pour empêcher l'entrée en vigueur d'un prix au passager si ledit prix ne répond pas aux conditions énoncées au paragraphe 5) A) i);

(B) Le prix de base du passage économique normal dont il est question à l'alinéa i) du paragraphe 5) A) ci-dessus est le prix le plus bas offert pour le service normal en classe économique, qui est déposé et a été autorisé par le Ministère des transport des États-Unis pour entrée en vigueur dès le 1er octobre 1979 pour les passages au départ des États-Unis, pour chaque marché de paire de villes aux États-Unis et à la Trinité-et-Tobago, ajusté en fonction de l'évolution des coûts conformément aux calculs du niveau tarifaire étranger normal publié périodiquement par le Gouvernement des États-Unis.

6) Ni l'une ni l'autre des Parties ne peut prendre aucune mesure unilatérale visant à empêcher l'entrée ou le maintien en vigueur de tout prix proposé ou pratiqué par une entreprise de l'une ou l'autre des Parties pour le transport aérien de fret entre les territoires des Parties.

7) Ni l'une ni l'autre des Parties ne peut prendre aucune mesure unilatérale visant à empêcher l'entrée ou le maintien en vigueur de tout prix proposé ou pratiqué par une entreprise de l'une ou l'autre des Parties pour le transport aérien en classe supérieure ou en première classe entre les territoires des Parties.

8) Nonobstant les dispositions des paragraphes 5) et 6) du présent article, chacune des Parties doit autoriser a) toute entreprise de l'une ou l'autre des Parties et, sur la base de la réciprocité, toute entreprise d'un pays tiers à se conformer à tout prix ou combinaison de prix proposé, pratiqué ou accepté sur le marché pour le transport aérien international entre les territoires des Parties, et b) toute entreprise de l'une ou l'autre des Parties à se conformer à tout prix ou combinaison de prix proposé, pratiqué ou accepté sur le marché pour le transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et un pays tiers. Au sens de la présente disposition, l'expression " se conformer à " s'entend du droit d'établir en temps opportun, en recourant aux procédures accélérées qui pourraient être nécessaires, un prix identique ou semblable, ou un tel prix résultant d'une combinaison de prix sur une base intercompagnies ou intracompagnie, nonobstant des différences de conditions concernant, entre autres, les aéroports, les itinéraires, la distance parcourue, les horaires, les correspondances, la configuration des aéronefs, les types d'aéronefs ou les changements d'aéronefs.

Article 13. Consultations

Chacune des Parties peut à tout moment demander des consultations concernant le présent Accord. Ces consultations doivent commencer au plus tôt, mais au plus tard 60 jours à compter de la date où l'autre Partie a reçu la demande de consultations, sauf convention contraire. Chaque Partie prépare et présent aux consultations les éléments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter la prise de décisions rationnelles et économiques en toute connaissance de cause.

Article 14. Règlement des différends

1) Tout différend s'élevant entre les Parties dans le cadre du présent Accord, qui ne peut être réglé par un premier cycle de consultations officielles, à l'exception de tout différend s'élevant à l'égard du paragraphe 3) de l'article 12 (Calcul des prix), peut être renvoyé pour règlement, si les Parties en conviennent ainsi, à une tierce personne ou à un organisme tiers. Si les Parties n'en conviennent pas ainsi, le différend doit, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, être soumis à l'arbitrage en conformité avec les procédures énoncées ci après.

2) L'arbitrage est confié à un tribunal de trois arbitres, constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui agit en qualité de président du tribunal arbitral;

b) Si une ou l'autre des Parties manque à désigner un arbitre en conformité avec le l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre Partie peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner dans les 30 jours le ou les arbitres nécessaires. Si le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale a la nationalité de l'une ou l'autre des Parties, le Vice Président qui ne peut se récuser au même motif et qui a le plus d'ancienneté procède à la nomination;

3) À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence en conformité avec le présent Accord et arrête son propre règlement. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence doit être réunie au plus tard dans les 15 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles précises à suivre.

4) À moins qu'il n'en soit convenu autrement, chaque Partie dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal est pleinement constitué. Les répliques doivent être déposées dans les 60 jours qui suivent. À la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 15 jours qui suivent la date limite pour le dépôt des répliques.

5) Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audiencc ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent le dépôt des deux répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6) Les Parties peuvent présenter des demandes d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle elle est rendue, et les éclaircissements doivent être fournis dans les 15 jours qui suivent cette demande.

7) Chaque Partie veille à ce que la sentence du tribunal arbitral déploie tous ses effets, en conformité avec les lois nationales de ladite Partie.

8) Les Parties prennent en charge à parts égales les honoraires et les frais des arbitres. Tous les frais exposés par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en rapport avec l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article sont réputés faire partie des frais du tribunal arbitral.

Article 15. Amendements

L'une ou l'autre des Parties peut proposer à tout moment un amendement au présent Accord. Tout amendement convenu par les Parties entre en vigueur dès qu'il est confirmé par échange de notes diplomatiques.

Article 16. Conventions multilatérales

Si une convention multilatérale acceptée par les deux Parties entre en vigueur au sujet de toute question visée par le présent Accord, ce dernier sera réputé avoir été modifié de manière à se conformer aux dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 17. Dénonciation

1) L'une ou l'autre des Parties peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend alors fin à minuit (heure du lieu où l'autre Partie a reçu la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification, à moins que celle ei ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

2) Si l'autre Partie n'en accuse pas réception, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après la date à laquelle elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et ses amendements doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ANNEXE I. SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

Section 1

Les entreprises de l'une ou l'autre des Parties dont la désignation identifie la présente annexe ont le droit, en conformité avec les termes de leur désignation, de fournir des services de transport aérien international 1) entre les points situés sur les routes ci-après; et 2) entre les points situés sur lesdites routes et des points situés dans des pays tiers par l'intermédiaire de points situés dans le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise.

A. Routes pour l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement des États-Unis :

Depuis les États-Unis et leurs territoires, via des points intermédiaires, jusqu'à des points situés à la Trinité et Tobago et au delà.

B. Routes pour l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago:

1) Depuis la Trinité-et-Tobago; via les points intermédiaires suivants : Antigua, Aruba, Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes, Bonaire et Curaçao, îles Caïmanes, République dominicaine, Grenade, Guadeloupe, Haïti, Jamaïque, Martinique, Saint Kitts, Sainte Lucie; jusqu'aux îles Vierges américaines, San Juan, New York, Miami, Orlando[1] et deux points additionnels aux États-Unis, choisis par le Gouvernement de la Trinité-et -Tobago[2], et :

a) Au-delà de San Juan jusqu'à Zurich et Stockholm;

b) Au-delà de New York jusqu'à Toronto et un autre point canadien à l'Est de Toronto;[2,3], et

c) Au-delà de Miami et San Juan jusqu'à Mexico et des points situés en Amérique centrale, à l'exception de Belize.[3]

2) Depuis la Trinité-et-Tobago; via Antigua, la Barbade, la Grenade, Sainte Lucie et Saint Martin; jusqu'à San Juan et au delà jusqu'à la Jamaïque.

Section 2

Chaque entreprise désignée peut, à son gré sur tout ou partie de ses vols, exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens et, sans restriction de sens ni limite géographique, desservir des points situés sur les routes dans quelque ordre que ce soit, et omettre les escales en tout ou partie des points situés en dehors du territoire de la Partie qui a désigné cette entreprise, sans perdre aucun droit d'acheminer le trafic autorisé par ailleurs aux termes du présent Accord.

1. Orlando peut être desservie du 1er juillet au 30 septembre.
2. Le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago notifiera son choix au Gouvernement des États-Unis au moins 60 jours avant le début du service.
3. Les droits de trafic sont limités au trafic en transit (aucun trafic local ou arrêt en cours de route).

Section 3

Sur tout ou partie des tronçons internationaux décrits à la section 1 ci -dessus, une entreprise désignée peut fournir des services de transport aérien international sans aucune limite concernant le changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, à condition que, dans le sens départ, le transport au-delà dudit point soit la continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise et que, dans le sens arrivée, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit la continuation du transport au-delà dudit point.

ANNEXE II .SERVICES AÉRIENS NON RÉGULIERS

Section 1

Les entreprise de l'une des Parties désignées au titre de la présente annexe ont le droit, en conformité avec les termes de leur désignation, de fournir en affrètement des services de transport aérien international de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret :

a) Entre tout ou partie des points situés dans le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise et tout ou partie des points situés dans le territoire de l'autre Partie; et

b) Pour le transport de passagers, entre tout ou partie des points situés dans le territoire de l'autre Partie et tout ou partie des points situés dans le territoire d'un ou plusieurs pays tiers, à condition que ce trafic soit transporté par le territoire du pays d'origine de l'entreprise avec une escale d'au moins dcux nuits consécutives dans ledit pays.

À l'occasion de la prestation des services visés à la présente annexes, les entreprises de l'une ou l'autre des Parties désignées au titre de la présente annexe ont aussi le droit : 1) de faire escale en tous points situés à l'intérieur ou a l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre des Parties; 2) d'acheminer du trafic de transit par le territoire de l'autre Partie; et 3) de combiner à bord du même aéronef du trafic en provenance du territoire d'une Partie avec du trafic en provenance du territoire de l'autre Partie.

Chaque Partie examine avec bienveillance les demandes émanant des entreprises désignées de l'autre Partie aux fins d'acheminer du trafic qui n'est pas visé par la présente annexe, sur la base des principes de la courtoisie et de la réciprocité.

Section 2

L'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie, qui fournissent des services d'affrètement aérien pour du transport en partance du territoire de l'autre Partie ont le choix de se conformer soit aux lois, aux règles et aux règlements en matière d'affrètement qui sont en vigueur dans leur pays soit à ceux de l'autre Partie. Si une Partie applique différents règlements, règles, termes, conditions ou limites à une ou plusieurs de ses entrcprises ou aux entreprises de différents pays, chaque entreprise désignée est assujettie aux critères qui sont les moins restrictifs.

Toutefois, aucune disposition du paragraphe ci-dessus ne limite le droit de l'une ou l'autre des Parties d'exiger le respect des prescriptions de son pays en ce qui concerne la protection économique des passagers et les droits dcs passagers en matière d'annulation et de remboursement, ainsi que lc respect des prescriptions établies dans l'intérêt de la sûreté nationale.

Section 3

Aucune des Parties ne peut exiger d'une entreprise désignée de l'autre Partie qu'elle soumette, en rapport avec l'acheminement de trafic depuis le territoire de cette autre Partie,

en régime aller simple ou en régime aller retour, plus d'une déclaration de conformité avec les lois, règlements et règles dont il est question à la section 2 de la présente annexe ou plus d'une déclaration de dérogation auxdits règlements et règles.

Article 19. Entrée en vigueur

1. Dès son entrée en vigueur, l présent Accord annule et remplace l'Accord entre les États-Unis et le Royaume-Uni relatif aux services aériens, signé aux Bermudes le 11 février 1946; l'Accord entre les États-Unis et le Royaume-Uni prévoyant des routes aériennes entre les Antilles et les États-Unis, conclu par échange de notes à Washington le 22 novembre 1961; et l'Accord entre les États-Unis et la Trinité-et-Tobago tendant à poursuivre l'application de certains accords aux services réguliers entre les États-Unis et la région des Caraïbes par les entreprises de transport aérien des États-Unis et de la Trinité-et-Tobago, conclu par échange de notes à Port of Spain et à Sainte Anne le 27 septembre et le 8 octobre 1962.

2. Le présent Accord entre en vigueur dès sa signature.

Fait en double exemplaire à Port of Spain, en langue anglaise, le 23 mai 1990.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

CHARLES A. GARGANO

Pour le Gouvernement de la Trinité et Tobago :

SAHADEO BASDEO