

No. 30557

**UNITED STATES OF AMERICA
and
EL SALVADOR**

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

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

Authentic text of the exchange of letters: English.

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

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

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

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

Texte authentique de l'échange de lettres : anglais.

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

[TRANSLATION — TRADUCTION]

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

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

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

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

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

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

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

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

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire :

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

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

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

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

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

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

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

f) Le mot « tarifs » s'entend :

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

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

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

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

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

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

Article 2

OCTROI DES DROITS

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

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

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

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

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

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

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

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

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

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

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

Article 4

ANNULATION D'AUTORISATION

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

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

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

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

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

Article 5

APPLICATION DES LOIS

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

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

Article 6

SÛRETÉ

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

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

Article 7

SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Chaque Partie :

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

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

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

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

Article 8

EXPLOITATION COMMERCIALE

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

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

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

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

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

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

Article 9

DROITS DE DOUANE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10

REDEVANCES D'USAGE

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

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

Article 11

CONCURRENCE LOYALE

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

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

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

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

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

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

Article 12

TARIFS (DÉSAPPROBATION MUTUELLE)

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

a) Prévenir les tarifs et les pratiques abusifs ou déraisonnablement discriminatoires;

b) Protéger les usagers de tarifs indûment élevés ou restrictifs tenant à l'abus d'une position dominante;

c) Protéger les entreprises de tarifs artificiellement avantageux découlant de subventions ou aides officielles, directes ou indirectes.

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

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

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

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

Article 13

CONSULTATIONS

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

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

Article 14

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 15

DÉNONCIATION

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

Article 16

ACCORD MULTILATÉRAL

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

Article 17

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

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

Article 18

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis d'Amérique :

THOMAS O. ENDERS

Pour le Gouvernement
d'El Salvador :

ERNESTO RIVAS-GALLONT

ANNEXE I

SERVICE AÉRIEN RÉGULIER

Section 1

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

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

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

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

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

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

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

Section 2

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

Section 3

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

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

ANNEXE II

SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

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

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

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

Section 2

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

Section 3

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

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Le 2 avril 1982

Monsieur,

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

Veillez agréer, etc.

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

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

II

Le 2 avril 1982

Monsieur l'Ambassadeur,

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

Veuillez agréer, etc.

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

Son Excellence

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