

No. 57687*

Multilateral

Open Skies Multilateral Agreement. Punta Cana, 4 November 2010

Entry into force: *6 April 2019, in accordance with article 40(1)*

Authentic texts: *English, Portuguese and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Latin American Civil Aviation Commission, 1 March 2023*

Note: *See also annex A, No. 57687.*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

Multilatéral

Accord multilatéral de ciel ouvert. Punta Cana, 4 novembre 2010

Entrée en vigueur : *6 avril 2019, conformément au paragraphe 1 de l'article 40*

Textes authentiques : *anglais, portugais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Commission latino-américaine de l'aviation civile, 1^{er} mars 2023*

Note : *Voir aussi annexe A, No. 57687.*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

Participant	Ratification	
Brazil (with reservations)	7 Mar	2019
Panama (with reservations)	15 Jan	2013
Uruguay	15 Dec	2017

Note: The texts of the declarations and reservations are published after the list of Parties -- Les textes des déclarations et réserves sont reproduits après la liste des Parties.

Participant

Brésil (avec réserves)

Panama (avec réserves)

Uruguay

Reservations made upon Ratification

BRAZIL

Ratification

7 mars 2019

15 janv 2013

15 déc 2017

Réserves faites lors de la Ratification

BRÉSIL

[TEXT IN PORTUGUESE – TEXTE EN PORTUGAIS]

1. Na qualidade de detentor de plenos poderes a mim concedidos pela Exma. Sra. Presidenta da República e pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores, venho por meio do presente declarar que o Brasil, ao assinar o Acordo Multilateral de Céus Abertos para os Estados Membros da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), conforme Resolução CLAC nº A19-03, e em conformidade com o Artigo 37 do referido Acordo, estabelece reserva aos direitos de sétima, oitava e nona liberdades do ar, expressas no 4º, 5º e 6º itens da Seção 1 do Artigo 2º do Acordo.
2. Informo a V.S.^a que a oposição de tais reservas encontra-se amparada pela política adotada pelo Brasil para a aviação civil internacional, que não contempla o exercício de direitos de tráfego de sétima liberdade nem tampouco os chamados direitos de cabotagem.
3. Por oportuno, informo da impossibilidade de adoção da Resolução CLAC nº A19-15, por ter o Brasil ratificado a Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25, que trata da aplicação provisória de tratados.
4. Em atenção ao exposto, esclareço que, nos termos dos objetivos primordiais do presente Acordo Multilateral de Céus Abertos, em especial no que diz respeito à promoção da integração regional e da eliminação de restrições ao transporte aéreo, é entendimento do Brasil que o escopo mínimo de liberdades conferidas entre os signatários do Acordo deve contemplar a liberalização de direitos de tráfego de até a sexta liberdade do ar, instrumentos sem os quais os referidos objetivos primordiais do Acordo restam prejudicados.
5. Aproveito o ensejo para reafirmar as expressões de nossa cordial estima e distinta consideração.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

1. As the holder of full powers granted to me by Her Excellency the President of the Republic and by His Excellency the Minister for Foreign Affairs, I hereby declare that when Brazil signed the Open Skies Multilateral Agreement for the Member States of the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC), pursuant to LACAC resolution No. A19-03, and in accordance with article 37 of the aforementioned Agreement, it formulated a reservation to the rights of the seventh, eighth and ninth freedoms of the air expressed in bullet points 4, 5 and 6 of paragraph 1 of article 2 of the Agreement.

2. The formulation of such reservations is in accordance with the international civil aviation policy of Brazil, which does not contemplate the exercise of the seventh freedom traffic rights nor what are known as rights of cabotage.

3. I have the honour to inform you that Brazil cannot endorse LACAC resolution No. A19-15 because Brazil has ratified the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969, but with a reservation concerning article 25, on the provisional application of treaties.

4. In view of the foregoing, I would like to clarify that, in the terms of the main objectives of the present Open Skies Multilateral Agreement, in particular with regard to the promotion of regional integration and the elimination of restrictions on air transport, it is the understanding of Brazil that the minimum scope of the freedoms conferred on the signatories to the Agreement should include the liberalization of traffic rights up to the sixth freedom of the air, without which the aforementioned main objectives of the Agreement would be undermined.

5. Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

1. En tant que titulaire des pleins pouvoirs qui m'ont été conférés par Son Excellence la Présidente de la République et par Son Excellence le Ministre des affaires étrangères, je déclare par la présente que lorsque le Brésil a signé l'Accord multilatéral de ciel ouvert pour les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAAC), en application de la résolution no A19-03 de la CLAAC, et conformément à l'article 37 de l'Accord susmentionné, il a formulé une réserve concernant les septième, huitième et neuvième libertés de l'air énoncées aux points 4, 5 et 6 du paragraphe 1 de l'article 2 de l'Accord.

2. La formulation desdites réserves est conforme à la politique du Brésil en matière d'aviation civile internationale, qui ne prévoit pas l'exercice des droits de trafic de septième liberté ni des droits dits de cabotage.

3. J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Brésil ne peut approuver la résolution no A19-15 de la CLAAC, dans la mesure où il a ratifié la Convention de Vienne sur le droit des traités du 23 mai 1969 en émettant une réserve concernant l'article 25 relatif à l'application à titre provisoire des traités.

4. Compte tenu de ce qui précède, je tiens à préciser qu'en ce qui concerne les principaux objectifs de l'Accord multilatéral de ciel ouvert, notamment la promotion de l'intégration régionale et l'élimination des restrictions relatives au transport aérien, le Brésil considère que les libertés conférées aux signataires de l'Accord devraient a minima inclure la libéralisation des droits de trafic jusqu'à la sixième liberté de l'air, sans quoi lesdits objectifs seraient remis en cause.

5. Veuillez agréer, Monsieur, les assurances de ma très haute considération.

Reservations made upon Ratification

PANAMA

Réserves faites lors de la Ratification

PANAMA

[TEXT IN SPANISH – TEXTE EN ESPAGNOL]

ARTÍCULO 2. “LA REPÚBLICA DE PANAMÁ, EN CONSIDERACIÓN DE SUS LEYES Y POLÍTICA AEROCOMERCIAL, HACE RESERVA ESPECÍFICA DE LOS PÁRRAFOS DEL ARTÍCULO 2 SOBRE OTORGAMIENTO DE DERECHOS, NUMERAL 1 DEL ACUERDO, QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

- *el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;*
- *el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;*
- *el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad).”*

ARTÍCULO 14. “LA REPÚBLICA DE PANAMÁ, EN CONSIDERACIÓN DE SUS LEYES Y POLÍTICA AEROCOMERCIAL, HACE RESERVA ESPECÍFICA DEL ARTÍCULO 14 SOBRE TRIBUTOS, NUMERAL 1 DEL ACUERDO, QUE SE DETALLA A CONTINUACIÓN:

1. *Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.”*

ARTÍCULO 18. “LA REPÚBLICA DE PANAMÁ, EN CONSIDERACIÓN DE SUS LEYES Y POLÍTICA AEROCOMERCIAL, HACE RESERVA ESPECÍFICA DEL ARTÍCULO 18, REFERIDO A LEYES SOBRE LA COMPETENCIA, NUMERALES 2, 3, 4, 5, 6, 7 Y 8 DEL ACUERDO, QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

2. *En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.*
3. *Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo. El procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.*
4. *Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.*
5. *Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.*
6. *En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por la otra Parte y la cortesía y moderación internacionales.*

6. *En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por la otra Parte y la cortesía y moderación internacionales.*

7. *La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.*

8. *Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes."*

ARTÍCULO 32. "LA REPÚBLICA DE PANAMÁ, EN CONSIDERACIÓN DE SUS LEYES Y POLÍTICA AEROCOMERCIAL, HACE RESERVA ESPECÍFICA DEL ARTÍCULO 32 SOBRE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS, NUMERALES 2 Y 3 DEL ACUERDO, QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

2. *Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.*

3. *Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversia previstos en la Carta de las Naciones Unidas."*

[TRANSLATION – TRADUCTION]

Article 2. “The Republic of Panama, considering its laws and commercial aviation policy, formulates a specific reservation concerning the following paragraphs of article 2, on grant of rights, paragraph 1, of the Agreement:

- The right to provide regular and non-regular all-cargo services, between the territory of the Party that granted the right and any other third country, being these services able to not comprise a point in the territory of the Party designating the airline with full rights of traffic up until the seventh freedom, with the number of frequencies and flight equipment that is deemed convenient;

- The right to provide regular and non-regular combined services, in between the territory of the Party that granted the right and any other third country, being these services able to not comprise a point in the territory of the Party designating the airline with full rights of traffic up until the seventh freedom, with the number of frequencies and flight equipment that is deemed convenient;

- The right to provide regular and non-regular combined passenger air transport and cargo services, or all-cargo services, in between points in the territory of the Party that has granted the right of cabotage (eighth and ninth freedom);”

Article 14. “The Republic of Panama, considering its laws and commercial aviation policy, formulates a specific reservation concerning article 14, on taxation, paragraph 1, of the Agreement, as follows:

1. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international traffic as well as the goods and services supplied shall be taxable in accordance with the regulations of each Party.”

Article 18. “The Republic of Panama, considering its laws and commercial aviation policy, formulates a specific reservation concerning article 18 on competition laws, paragraphs 2, 3, 4, 5, 6, 7 and 8, of the Agreement, as follows:

2. The Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other’s airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.

3. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement. The consultation process contained in this Agreement shall, if so requested by any Party, be used to determine whether such a conflict exists and to seek ways of resolving or minimizing it.

4. The Parties shall notify one another of their intention to begin proceedings against each other’s airline(s) or of the institution of any relevant private legal actions under their competition laws.

5. The parties shall try to reach an agreement during the consultations, duly having into account the interest of each Party.

6. In the event agreement is not reached, each Party shall, in implementing its competition laws, policies and practices; give full and sympathetic consideration to the views expressed by the other Party and shall have regard to international comity, moderation and restraint.

7. The Party under whose competition laws a private legal action has been instituted shall facilitate access by each Party to the relevant judicial body and/or, as appropriate, provide information to that body. Such information could include its own foreign relations interests, the

interests of each Party as notified by that Party and, if possible, the results of any consultation with each Party concerning the action.

8. The Parties shall cooperate, to the extent not precluded by their national laws or policies and in accordance with any applicable international obligations, in allowing the disclosure by their airlines or other nationals of information pertinent to a competition law action to the competent authorities of each other, provided that such cooperation or disclosure would not be contrary to their significant national interests.”

Article 32. “The Republic of Panama, considering its laws and commercial aviation policy, formulates a specific reservation concerning article 32 on settlement of disputes, paragraphs 2 and 3, of the Agreement, as follows:

2. If the Parties fail to reach a settlement through consultations and negotiations between aeronautical authorities, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the dispute subsists, the State Party shall resort to all the means for dispute settlement set out in the United Nations Charter.”

[TRANSLATION – TRADUCTION]

Article 2. « La République du Panama, compte tenu de sa législation et de sa politique en matière d'aviation commerciale, formule une réserve spécifique concernant les alinéas suivants du paragraphe 1 de l'article 2, relatif à l'octroi de droits, de l'Accord :

- Le droit de fournir des services réguliers et non réguliers de transport exclusif de marchandises, entre le territoire de la Partie qui a accordé le droit et tout autre pays tiers, ces services pouvant ne pas comprendre de point sur le territoire de la Partie désignant la compagnie aérienne dotée des pleins droits de trafic jusqu'à la septième liberté, avec le nombre de fréquences et l'équipement de vol jugés appropriés ;

- Le droit de fournir des services réguliers et non réguliers de transport mixte, entre le territoire de la Partie qui a accordé le droit et tout autre pays tiers, ces services pouvant ne pas comprendre de point sur le territoire de la Partie désignant la compagnie aérienne dotée des pleins droits de trafic jusqu'à la septième liberté, avec le nombre de fréquences et l'équipement de vol jugés appropriés ;

- Le droit de fournir des services réguliers et non réguliers de transport aérien mixte de passagers et de fret, ou des services exclusifs de transport de marchandises, entre des points situés sur le territoire de la Partie qui a accordé le droit de cabotage (huitième et neuvième liberté) ; »

Article 14. « La République du Panama, compte tenu de sa législation et de sa politique en matière d'aviation commerciale, formule une réserve spécifique concernant le paragraphe 1 de l'article 14, relatif à la fiscalité, de l'Accord, comme suit :

1. Les bénéfices provenant de l'exploitation en trafic international des aéronefs de la compagnie aérienne désignée, ainsi que les biens et services fournis, sont imposables conformément aux dispositions réglementaires de chaque Partie. »

Article 18. « La République du Panama, compte tenu de sa législation et de sa politique en matière d'aviation commerciale, formule une réserve spécifique concernant les paragraphes 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de l'article 18, relatif au droit de la concurrence, de l'Accord, comme suit :

2. Les Parties prêtent assistance, dans la mesure permise par leurs propres lois et règlements, aux compagnies aériennes de l'une ou l'autre en leur fournissant des conseils quant à la compatibilité de toute pratique proposée par une compagnie aérienne avec leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence.

3. Les Parties s'informent mutuellement dès lors qu'elles considèrent qu'il peut y avoir une incompatibilité entre l'application de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions liées à l'application du présent Accord. Le processus de consultation prévu par le présent Accord est utilisé, à la demande de l'une des Parties, pour déterminer l'existence d'un tel conflit et pour rechercher les moyens de le résoudre ou de le limiter.

4. Les Parties se notifient mutuellement leur intention de poursuivre la ou les compagnies aériennes de l'autre ou l'introduction de toute action judiciaire privée intentée en vertu de leur droit de la concurrence.

5. Les Parties s'efforcent de parvenir à un accord au cours de consultations, en tenant dûment compte de l'intérêt de chacune d'entre elles.

6. En l'absence d'accord, chaque Partie examine avec soin et bienveillance, dans l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, les points de vue exprimés par l'autre Partie et tient compte de la courtoisie, de la modération et de la délicatesse dans les relations internationales.

7. La Partie dont le droit de la concurrence a donné lieu à une action judiciaire privée facilite l'accès de l'autre Partie à l'organe judiciaire compétent ou, le cas échéant, fournit des informations à cette entité. Ces informations peuvent concerner ses propres intérêts en matière de relations extérieures, les intérêts de l'autre Partie tels que notifiés par cette dernière et, si possible, les résultats de toute consultation avec cette autre Partie concernant ladite action judiciaire.

8. Les Parties coopèrent, dans la mesure où leur législation ou leurs politiques nationales ne s'y opposent pas et conformément à toute obligation internationale applicable, afin d'autoriser leurs compagnies aériennes ou autres ressortissants à divulguer aux autorités compétentes de l'une ou l'autre des informations pertinentes dans le cadre d'une action en droit de la concurrence, à condition que ladite coopération ou divulgation ne soit pas contraire à leurs intérêts nationaux essentiels. »

Article 32. « La République du Panama, compte tenu de sa législation et de sa politique en matière d'aviation commerciale, formule une réserve spécifique concernant les paragraphes 2 et 3 de l'article 32, relatif au règlement des différends, de l'Accord, comme suit :

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de consultation et de négociations, le différend est réglé par la voie diplomatique.

3. Si le différend subsiste, l'État partie a recours à tous les moyens de règlement des différends prévus par la Charte des Nations Unies. »

[TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS]

**OPEN SKIES MULTILATERAL AGREEMENT FOR MEMBER STATES OF LATIN AMERICAN
CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)**

Preamble

The undersigned governments hereinafter referred to as “Member States” or “The Parties” in this agreement;

BEING PARTIES in the Convention on International Civil Aviation, open for signature at Chicago on December 7th of 1944;

CONSIDERING THAT, the celebration of a multilateral agreement on international air transport will favor the cooperation and the development of the countries in the Latin American region;

DESIRING TO facilitate the expansion of the opportunities of international air services of the countries in the region;

CONVINCED of the convenience of optimizing the aeronautical resources and the infrastructure of the region;

BEING AWARE of the necessity of developing the aeronautical industry and of contemplating the rights and interest of the users;

EXPRESSING their will of coordinate their aeronautical policies in the relationships between themselves and with regards to third countries and integration systems; and

AFFIRMING their commitment in favor to the security of aircraft, passengers, the infrastructure and third parties, as well as the facilitation and protection of the environment;

HAVE AGREED to the following:

**Article 1
Definitions**

For the purposes of this Agreement:

- “Aeronautical Authority” is the governmental entity designated in each one of the Member States with faculties to regulate the international air transport, its Agency or Successor Agencies;
- “Agreement” designates this Agreement and its correspondent amendments;
- “Capacity” is the amount of services provided within the Agreement framework, generally measured by the number of frequencies or tons of cargo offered in a market, weekly or during a determinate period of time;
- “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7th of 1944, including any Annex adopted under the Article 90 of the aforementioned Convention, and any amendments of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for the Member States;

- “Designated Airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- “Tariffs” means the prices that must be paid for the transport of passengers, baggage and cargo as well as the conditions under which they are applied, including prices and agency commissions as well as other auxiliary services;
- “Territory” in relation to a State, designates the land area and the adjacent territorial waters as well as the airspace above them, under the sovereignty of said State;
- “Air Service”, “International Air Service”, “Airline” and “Stop for non-traffic purposes”, have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention; and
- “LACAC” means the Latin American Civil Aviation Commission.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Parties the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Parties:
 - The right to fly across its territory without landing;
 - The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - The right to provide regular and non-regular international air transport for passengers, cargo and mail, either separately or in combination, from points behind the territory of the Party designating the airline, throughout the territory of said Party and intermediate points, to any point in the territory of the Party that has granted the right and beyond that, with full traffic rights of the third, fourth, fifth and sixth freedom, with the number of frequencies and flight equipment that is deemed convenient;
 - The right to provide regular and non-regular all-cargo services, between the territory of the Party that granted the right and any other third country, being these services able to not comprise a point in the territory of the Party designating the airline with full rights of traffic up until the seventh freedom, with the number of frequencies and flight equipment that is deemed convenient;
 - The right to provide regular and non-regular combined services, in between the territory of the Party that granted the right and any other third country, being these services able to not comprise a point in the territory of the Party designating the airline with full rights of traffic up until the seventh freedom, with the number of frequencies and flight equipment that is deemed convenient;
 - The right to provide regular and non-regular combined passenger air transport and cargo services, or all-cargo services, in between points in the territory of the Party that has granted the right of cabotage (eighth and ninth freedom); and
 - The other rights specified in this Agreement.
2. Each designated airline could, in any or in the totality of its flights and at its option:
 - Operate flights in either or both directions;
 - Combine different flight numbers in an aircraft operation;
 - Serve behind, intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
 - Omit stops in any point or points;

- Transfer traffic of any of its aircraft to any of their other aircrafts at any point on the routes;
- Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services, adopting in all the cases the necessary means to assure that the costumers are fully informed;
- Make stopovers at any point whether within or outside the territory of any of the Parties;
- Carry transit traffic through the territory of any of the Parties; and
- Combine traffic on the same aircraft, regardless of where such traffic originates; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under the present Agreement.

Article 3 Designation and authorization

1. Each Party shall have the right to designate one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted to the other Parties in writing through diplomatic channels and to the Depository.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - The airline is established in the territory of the designating State Party and has its principal place of business in the territory of said Party;
 - The State Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of the airline;
 - The Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Operational Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
 - The designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party considering the application or applications.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and the regulations required by the State Party that has conceded the authorization.

Article 4 Withholding, revocation and limitation of authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and authorization) of this Agreement with respect to

an airline designated by any other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

- In the event that they are not satisfied that the designated airline is established and has its principal place of business in the territory of the designating Party;
 - In the event that they are not satisfied that the State Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of the airline;
 - In the event of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 8 Operational Safety and Article 9 Aviation security; and
 - In the event of failure, that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless the operational safety or aviation security requires action in accordance with the provisions of Article 8 about Operational Safety or Article 9 about Aviation Security, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 31 (Consultation) of this Agreement.

Article 5 Application of laws

The laws and regulations of any Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of each Party.

Article 6 Direct transit

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 7 Recognition of certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by any Party and still in force shall be recognized as valid by each Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which

such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licenses and the certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), each Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another Party.

Article 8 **Operational Safety**

1. Any Party may request consultations at any time concerning the operational safety standards maintained by another Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, any Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer operational safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, that other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. That other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of any Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of another Party.

5. Any action by any Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2, if it is determined that any Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Article 9
Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14 of 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 September 23 of 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24 of 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which the Parties adhere to.
2. Each Party shall provide, upon request of another Party, all necessary assistance to the other Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. Each Party shall, in its mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; it shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise every other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Any Party may request immediate consultations with each Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3) above required by every other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores

prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from every Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Party shall have the right, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of another Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. When a Party has reasonable grounds to believe that another Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from any Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by another Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take interim action at any time.

Article 10 **Security of travel documents**

1. Each Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
2. In this regard, each Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Party.
3. Each Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objectives above, each Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with the current ICAO standards and recommendations about this subject matter.
5. Each Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other Parties to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

Article 11

Inadmissible and undocumented passengers and deportees

1. Each Party agrees to establish effective border controls.
2. In this regard, each Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9, Facilitation, to the Chicago Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.

Article 12

User charges

1. No Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of another Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.
2. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of another Party shall be just, reasonable and not unjustly discriminatory.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

Article 13

Customs duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of another Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges not based on the cost of services provided on arrival on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and

other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline] intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:
 - Introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of another Party;
 - Retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of another Party;
 - Taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of another Party and intended for use in operating the agreed services; or
 - Whether or not such items are used or consumed wholly or partially within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of any Party, may be unloaded in the territory of another Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 14 Taxation

1. Profits from the operation of the aircraft of a designated airline in international traffic as well as the goods and services supplied shall be taxable in accordance with the regulations of each Party.
2. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between any two of the Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 15 Fair competition

Each designated airline shall have nondiscriminatory treatment as well as a fair and equal opportunity to compete in providing the international air services governed by the Agreement, under the competition laws of the Parties.

Article 16
Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.
2. No 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 any other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. No Party shall impose on another Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. To enforce uniform conditions as foreseen by paragraph 2) of this Article, no 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. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 17
Tariffs

Each designated airline will establish their tariffs for air transport, based in the commercial considerations or the market. The intervention of the State Party will be limited to:

- Prevent discriminatory tariffs or practices;
- Protect the consumers in regards to excessively high or restrictive tariffs that originate from the abuse of a dominant position;
- Protect the airlines in regards to the artificially low derivate tariffs of a support or direct or indirect governmental subsidy; and
- Require, if considered useful, that the aeronautic authorities register the tariffs that are proposed for the airlines of the other partiers to charge either from or to their territory.

Article 18
Competition laws

1. The Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof,

which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.
3. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement. The consultation process contained in this Agreement shall, if so requested by any Party, be used to determine whether such a conflict exists and to seek ways of resolving or minimizing it.
4. The Parties shall notify one another of their intention to begin proceedings against each other's airline(s) or of the institution of any relevant private legal actions under their competition laws, which may come to their attention.
5. The parties shall try to reach an agreement during the consultations, duly having into account the interest of each Party.
6. In the event agreement is not reached, each Party shall, in implementing its competition laws, policies and practices; give full and sympathetic consideration to the views expressed by the other Party and shall have regard to international comity, moderation and restraint.
7. The Party under whose competition laws a private legal action has been instituted shall facilitate access by each Party to the relevant judicial body and/or, as appropriate, provide information to that body. Such information could include its own foreign relations interests, the interests of each Party as notified by that Party and, if possible, the results of any consultation with each Party concerning the action.
8. The Parties shall cooperate, to the extent not precluded by their national laws or policies and in accordance with any applicable international obligations, in allowing the disclosure by their airlines or other nationals of information pertinent to a competition law action to the competent authorities of each other, provided that such cooperation or disclosure would not be contrary to their significant national interests.

Article 19 **Currency conversion and remittance of earnings**

Each Party, in accordance with their legislation, shall permit designated airlines of the other Party to convert and transmit abroad to the airlines' choice of State, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly without

restrictions nor discrimination in respect thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

Article 20
Sale and marketing of air service products

Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

Article 21
Non-national personnel and access to local services

Each Party shall permit designated airlines of the other Party to:

- Bring in to its territory and maintain non-national employees who perform managerial, commercial, technical, operational and other specialist duties which are required for the provision of air transport services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence and employment; and
- Use the services and personnel of any other organization, company or airline operating in its territory and authorized to provide such services.

Article 22
Change of gauge

On any international segment or segments of the agreed routes, a designated airline may perform international air transport without any limitation as to change, at any point on the route, the type or number of aircrafts operated; provided that the transport beyond such point is a continuation of the transport from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transport to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transport from beyond such point.

Article 23
Ground handling

1. Subject to applicable safety provisions, including ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in Annex 6, each Party shall authorize airlines of the other Party, at each airline's choice, to:
 - Perform its own ground handling services;
 - Handle another or other air carrier(s);
 - Join with others in forming a service-providing entity; and/or
 - Select among competing service providers.
2. When the internal regulations of a Party limit or make impossible the exercise of the rights mentioned lines above, each designated airline shall be treated

in a non-discriminatory way in regards to Ground Handling Services offered by duly authorized provider or providers.

Article 24
Codesharing and Cooperative arrangements

1. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, each designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked space or codesharing arrangements, with:
 - an airline or airlines of any Party;
 - an airline or airlines of a third country; and
 - a surface transport provider of any country;
 - Provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

2. The Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to codeshared flights operating to or from their territory and that, as a minimum, passengers be provided with the necessary information in the following ways:
 - Orally and, if possible, in writing at the time of booking;
 - In written form, on the itinerary document accompanying the ticket or on any other document replacing the ticket, such as a written confirmation, including information on whom to contact in case of a problem and a clear indication of which airline is responsible in case of damage or accident; and
 - Orally again, by the airline's ground staff at all stages of the journey.

Article 25
Aircraft leasing

The designated airlines of each Party may use leased aircrafts of another company, with or without crew, subjected to the laws and regulations of the Parties involved in the agreement, with the condition that all the airlines participating in such agreement have the appropriate authorization and meet the provisions of the articles 8 (Operational Safety) and 9 (Aviation Security).

Article 26
Intermodal services

Each designated airline may use surface modes of transport without restriction in conjunction with the international air transport of passengers and cargo.

Article 27
Computer reservation systems (CRS)

Each Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory.

Article 28
Ban on smoking

1. Each Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.
2. Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crewmembers with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

Article 29
Environmental Protection

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

Article 30
Statistics

The aeronautical authorities of both Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 31
Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations shall begin within a period of thirty [30] days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

Article 32
Settlement of disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Article 8 (Operational Safety) and Article 9 (Aviation Security), the Parties shall in the first place endeavor to settle it by consultations and negotiation.
2. If the Parties fail to reach a settlement through consultations and negotiations between aeronautical authorities, the dispute shall be settled through diplomatic channels.
3. If the dispute subsists, the State Party shall resort to all the means for dispute settlement set out in the United Nations Charter.

Article 33
Amendments

Any Party may propose to the Depository any amendment to the provisions of this Agreement. If negotiations are necessary, the Party proposing the amendment shall host the negotiations and the Depository will notify to the Parties the date and place of the meeting, not less than sixty days prior to the meeting. All Parties shall have a right to participate in the negotiations. The amendment or amendments shall only come into force after all the other Parties have accepted it.

Article 34
Registration with ICAO

The Depository thereto shall register this Agreement and any amendment upon its entry into force with the International Civil Aviation Organization.

Article 35
Withdrawal

1. Any Party may withdraw from this Agreement by giving written notice of withdrawal to the Depository who shall notify the other Parties within ten (10) days of the receipt of the notification of withdrawal.
2. The withdrawal shall be effective twelve (12) months after receipt of the notice by the Depository, unless the Party withdraws its notice by written communication to the Depository within the 12-month period.

Article 36
Depository

1. The original of this Agreement shall be deposited with the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC), which shall be designated as the Depository of the Agreement.
2. The Depository shall transmit certified copies of the Agreement to all Parties of the Agreement and to any States that may subsequently accede to the Agreement, this means, to all the Member States of LACAC.

Following entry into force of this Agreement, the Depository shall transmit a certified true copy of this Agreement to the Secretary General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations; and to the Secretary General of the International Civil Aviation organization in accordance with Article 83 of the Convention. The Depository shall likewise transmit certified true copies of any amendments that enter into force.

The Depository shall make available to the Parties copies of any arbitral decision or award issued under Article 32 (Settlement of disputes) of this Agreement.

Article 37 Reservations

This Agreement accept reservations.

Article 38 Signature and ratification

1. The Agreement shall be open for signature by the Government of the Member States of the Latin American Civil Aviation Commission.
2. The Agreement shall be subject to ratification. Instruments of ratification shall be deposited with the Depository.

Article 39 Accession

After this Agreement has entered into force any Member State of the Latin American Civil Aviation Commission, may accede to this Agreement by deposit of an instrument of accession with the Depository.

Article 40 Entry into force

1. This Agreement shall enter into force on the thirtieth (30) day from the date of deposit of the instrument of ratification, and thereafter for each Party thirty (30) days after the deposit of its instrument of ratification or accession.
2. The Depository shall inform each Party of the date of entry into force of this Agreement.

DONE in Punta Cana, Dominican Republic, on the 4th day of November of 2010, in duplicate in the Spanish, Portuguese and English Language, and signed in this date for the following Member States:

[TEXT IN PORTUGUESE – TEXTE EN PORTUGAIS]

**ACORDO MULTILATERAL DE CÉUS ABERTOS PARA OS ESTADOS MEMBROS DA
COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL**

Preâmbulo

Os Governos abaixo assinados, a seguir denominados "Estados Partes" ou "Partes" no presente Acordo;

SENDO PARTES na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

CONSIDERANDO que a celebração de um acordo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá a cooperação e o desenvolvimento dos países da região latino-americana;

DESEJANDO facilitar a expansão das oportunidades para os serviços aéreos internacionais dos países da região;

CONVENCIDOS da conveniência de otimizar os recursos aeronáuticos e a infraestrutura da região;

CONSCIENTES da necessidade de desenvolver a indústria aeronáutica e de contemplar os direitos e interesses dos usuários;

EXPRESSANDO sua vontade de coordenar suas políticas aeronáuticas nas relações entre si e com relação a terceiros países e sistemas de integração; e

AFIRMANDO seu compromisso em favor da segurança das aeronaves, dos passageiros, da infraestrutura e de terceiros, bem como da facilitação e da proteção do meio ambiente;

ACORDAM o seguinte:

**Artigo 1
Definições**

Para efeitos do presente Acordo:

- "Autoridade Aeronáutica" é a entidade governamental designada em cada um dos Estados Partes com poder para regulamentar o transporte aéreo internacional, ou seu órgão ou órgãos sucessores;
- "Acordo" significa este Acordo e emendas correspondentes;
- "Capacidade" é a quantidade de serviços prestados no âmbito do Acordo, normalmente medida pelo número de frequências ou toneladas de carga oferecidas em um mercado, semanalmente ou durante outro período determinado;
- "Convenção" designa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta para assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944, incluindo os Anexos adotados no âmbito do Artigo 90 daquela Convenção, e as emendas aos Anexos ou à Convenção no âmbito dos Artigos 90 e 94, na medida em que os Anexos e as emendas tenham se tornado aplicáveis aos Estados Partes;

- "Empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 deste Acordo;
- "Tarifas" significa os preços a serem pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições de aplicação destes preços, incluindo os preços e comissões de agências e de outros serviços auxiliares;
- "Território", em relação a um Estado, designa as áreas terrestres, águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo sob a soberania de tal Estado;
- "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais" têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção; e
- "CLAC" designa a Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.

Artigo 2 **Concessão de direitos**

1. Cada Parte concede às outras Partes os seguintes direitos para a prestação de serviços de transporte aéreo internacional pelas empresas aéreas das outras Partes:
 - O direito de sobrevoar seu território sem pousar;
 - O direito de fazer escalas em seu território para fins não comerciais;
 - O direito de executar serviços de transporte aéreo internacional regular e não regular de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, de pontos anteriores ao território da Parte que designa a empresa aérea, via o território dessa Parte e pontos intermediários, para qualquer ponto no território da Parte que tenha concedido o direito e além, com plenos direitos de tráfego de terceira, quarta, quinta e sexta liberdades, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
 - O direito de prestar serviços regulares e não regulares exclusivamente cargueiros, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
 - O direito de prestar serviços regulares e não regulares combinados, entre o território da Parte que concedeu o direito e qualquer terceiro país, podendo tais serviços não incluir nenhum ponto no território da Parte que designa a empresa aérea, com plenos direitos de tráfego de até a sétima liberdade, com o número de frequências e equipamento de voo que julguem convenientes;
 - O direito de prestar serviços regulares e não regulares de transporte aéreo, combinados de passageiros e carga ou exclusivamente cargueiros, entre pontos no território da Parte que concedeu o direito de cabotagem (oitava e nona liberdades); e
 - Outros direitos especificados neste Acordo.
2. Cada empresa aérea designada poderá, em qualquer ou em todos os seus voos, à sua escolha:
 - Operar voos em uma ou em ambas as direções;
 - Combinar diferentes números de voo em uma operação de aeronave;
 - Operar serviços nas rotas para pontos anteriores, pontos nos territórios das Partes, pontos intermediários e pontos além, em qualquer combinação e em qualquer ordem;
 - Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

- Transferir tráfego de qualquer de suas aeronaves para qualquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;
- Operar serviços para pontos anteriores a qualquer ponto em seu território, com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e oferecer e anunciar esses serviços ao público como serviços diretos, adotando em todos os casos as medidas necessárias para assegurar que os consumidores estejam plenamente informados;
- Fazer escala em qualquer ponto dentro ou fora do território de qualquer das Partes;
- Transportar tráfego em trânsito através do território de qualquer das outras Partes; e
- Combinar tráfego na mesma aeronave, independentemente de sua origem; sem restrições geográficas ou de direção e sem perder nenhum direito de transportar tráfego concedido no âmbito do presente Acordo.

Artigo 3 **Designação e autorização**

1. Cada Parte terá o direito de designar tantas empresas aéreas quantas deseje para operar os serviços acordados em conformidade com o presente Acordo, e de revogar ou modificar tais designações. As designações serão comunicadas por escrito por via diplomática às outras Partes e ao Depositário.
2. Ao receber a designação e o pedido da empresa aérea designada, na forma e de acordo com os requisitos prescritos para a autorização de operação, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com o mínimo de demora, desde que:
 - A empresa aérea esteja constituída no território do Estado Parte que a designa e tenha seu escritório principal no referido território;
 - A empresa aérea esteja sob o controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa;
 - A Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 (Segurança Operacional) e no Artigo 9 (Segurança da Aviação); e
 - A empresa aérea designada esteja qualificada para atender aos demais requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação dos serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que examina o(s) pedido(s).
3. Após o recebimento da autorização de operação referida no parágrafo 2, uma empresa aérea designada poderá iniciar a operação dos serviços acordados para os quais tenha sido designada, desde que cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo e as normas exigidas pela Parte que concedeu a autorização.

Artigo 4 **Negação, revogação e limitação da autorização**

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e autorização) deste Acordo a uma

empresa aérea designada por qualquer das outras Partes e de revogar e suspender tais autorizações, ou de impor condições às mesmas, temporária ou permanentemente:

- Se considerarem que a empresa aérea não esteja constituída no território do Estado Parte que a designa e não tenha seu escritório principal no referido território;
 - Se considerarem que a empresa aérea não esteja sob o controle normativo efetivo do Estado Parte que a designa;
 - Se considerarem que a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 8 sobre Segurança Operacional e no Artigo 9 sobre Segurança da Aviação; e
 - Se considerarem que tal empresa aérea designada não esteja qualificada para satisfazer os demais requisitos previstos em leis e regulamentos normalmente aplicados à operação dos serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.
- 2 A menos que medidas imediatas sejam indispensáveis para impedir a violação das leis e regulamentos mencionados anteriormente, ou a menos que a segurança operacional ou a segurança da aviação requeiram medidas conforme as disposições do Artigo 8 sobre Segurança Operacional ou do Artigo 9 sobre Segurança da Aviação, os direitos enumerados no parágrafo 1 deste Artigo serão exercidos somente depois de realizadas consultas pelas autoridades aeronáuticas de acordo com o Artigo 31 (Consultas) deste Acordo.

Artigo 5 Aplicação de leis

As leis e regulamentos de qualquer das Partes, relativos à entrada e saída de seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou que regulem a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicadas às aeronaves das empresas aéreas designadas das demais Partes.

Artigo 6 Transito direto

Os passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto não estarão sujeitos a mais do que uma inspeção simplificada. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de direitos alfandegários e outros direitos similares.

Artigo 7 Reconhecimento de certificados

Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças expedidos ou convalidados por qualquer das Partes e em vigor, serão reconhecidos como válidos pelas demais Partes para operar os serviços acordados, desde que as condições sob as quais

foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos nos termos da Convenção.

- 2 Se os privilégios ou as condições das licenças e certificados mencionados no parágrafo 1 acima, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes para uma pessoa ou para uma empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção e que esta diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), as demais Partes poderão solicitar a realização de consultas entre as autoridades aeronáuticas com vistas a esclarecer a prática em questão.
- 3 Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoou ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais pelas demais Partes.

Artigo 8 **Segurança operacional**

1. Cada Parte poderá solicitar em qualquer momento a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pelas demais Partes nos aspectos relacionados com as instalações e serviços aeronáuticos, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro dos 30 (trinta) dias após a apresentação da solicitação.
2. Se, depois de realizadas tais consultas, qualquer das Partes concluir que outra Parte não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos aspectos mencionados no parágrafo 1, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá então tomar as medidas corretivas para o caso dentro de um prazo acordado.
3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de qualquer das Partes, que preste serviço para ou do território das demais Partes poderá, quando se encontrar no território de alguma destas últimas, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados dessa Parte, desde que isto não cause demoras desnecessárias à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção de Chicago, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento da aeronave e a condição da mesma se conformam com as normas estabelecidas à época na Convenção.
4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas de qualquer das demais Partes.

5. Qualquer medida tomada por qualquer das Partes em conformidade com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.
6. Se for constatado que qualquer das Partes continua a não cumprir as normas da OACI depois de transcorrido o prazo acordado, a que se refere o parágrafo 2 anterior, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. O mesmo também será notificado após a solução satisfatória de tal situação.

Artigo 9 **Segurança da aviação**

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil, aos quais as Partes venham a aderir.
2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e serviços de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.
3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que os operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves que tenham escritório principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação. Cada Parte notificará às demais Partes de toda diferença entre seus regulamentos e métodos nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar a qualquer momento a imediata realização de consultas com as demais Partes sobre tais diferenças.
4. Cada Parte concorda em que se pode exigir dos operadores de aeronaves que observem as disposições sobre a segurança da aviação, mencionadas no parágrafo 3 anterior, para a entrada, saída ou permanência em seu território. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga, e provisões de bordo,

antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará de modo favorável toda solicitação de outra Parte, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando ocorrer um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações e serviços de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.
6. Cada Parte poderá solicitar que suas autoridades aeronáuticas tenham permissão para efetuar uma avaliação no território de outra Parte, das medidas de segurança aplicadas, ou a serem aplicadas, pelos operadores de aeronaves, com respeito aos voos que chegam procedentes do território da primeira Parte ou que sigam para o mesmo. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão feitos de comum acordo entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.
7. Quando qualquer das Partes tiver motivos razoáveis para acreditar que outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um acordo satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas isto constituirá motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas por outra Parte. Quando justificado por uma emergência, ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas temporárias em qualquer momento.

Artigo 10 **Segurança dos documentos de viagem**

1. Cada Parte concorda em adotar medidas para garantir a segurança de seus passaportes e outros documentos de viagem.
2. A esse respeito, cada Parte concorda em estabelecer controles sobre a criação, emissão, verificação e uso legítimos dos passaportes e outros documentos de viagem e documentos de identidade emitidos por ela ou em seu nome.
3. Cada Parte concorda também em estabelecer ou aperfeiçoar os procedimentos para assegurar que os documentos de viagem emitidos por ela sejam de qualidade tal que não permita serem facilmente objeto de uso indevido e que, além disso, não possam ser facilmente alterados, reproduzidos ou emitidos indevidamente.

4. Em cumprimento aos objetivos acima, cada Parte expedirá seus passaportes e outros documentos de viagem de acordo com as regras e recomendações do Documento vigente da OACI sobre este assunto.
5. Cada Parte concorda, ainda, em trocar informações operacionais relativas a documentos de viagem adulterados ou falsificados e a cooperar com as outras Partes para reforçar a resistência à fraude de documentos de viagem, incluindo sua adulteração ou falsificação, o uso de documentos de viagem adulterados ou falsificados, o uso, por impostores, de documentos de viagem válidos, o uso indevido de documentos de viagem autênticos por titulares legítimos com o objetivo de cometer um delito, o uso de documentos de viagem vencidos ou cassados e o uso de documentos de viagem obtidos de modo fraudulento.

Artigo 11
Passageiros não admissíveis e não documentados e pessoas deportadas

1. As Partes concordam em estabelecer controles fronteiriços eficazes.
2. A esse respeito, cada Parte concorda em aplicar as normas e práticas recomendadas do Anexo 9, Facilitação, da Convenção de Chicago relativas a passageiros não admissíveis e não documentados e a pessoas deportadas, a fim de intensificar a cooperação para combater a imigração ilegal.

Artigo 12
Tarifas aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas das demais Partes, tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas que operem serviços internacionais semelhantes.
2. As tarifas aeronáuticas impostas pelos órgãos competentes de cada Parte às empresas aéreas das outras Partes serão justas, razoáveis e não discriminatórias.
3. Cada Parte incentivará a realização de consultas entre seus órgãos competentes e as empresas aéreas que utilizam os serviços e instalações proporcionados por tais órgãos, e os encorajará a intercambiarem as informações necessárias para permitir uma análise aprofundada que determine se as tarifas aeronáuticas são razoáveis.

Artigo 13
Direitos alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma ou mais empresas aéreas designadas de outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, que se apliquem ou incidam sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos não duráveis e

peças, incluindo motores, equipamentos normais de aeronave, provisões de bordo e outros itens tais como estoques de bilhetes e conhecimentos aéreos impressos, e qualquer material impresso com o símbolo da empresa e material publicitário comum distribuído gratuitamente por essa empresa aérea designada, destinados à operação ou ao serviço das aeronaves da empresa aérea designada de outra Parte e que opere os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1:
 - Introduzidos no território de uma Parte por ou em nome das empresas aéreas designadas de outra Parte;
 - Mantidos a bordo das aeronaves das empresas aéreas designadas de uma Parte, na chegada ou na saída do território de outra Parte;
 - Levados a bordo das aeronaves das empresas aéreas designadas de uma Parte ao território de outra Parte e destinados ao uso na operação dos serviços acordados; ou
 - Sejam tais produtos utilizados ou consumidos, no todo ou em parte, no território da Parte que outorga a isenção, desde que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderá ser descarregado no território de outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 14 **Impostos**

1. Os lucros resultantes da operação das aeronaves de uma empresa aérea designada nos serviços aéreos internacionais, assim como os bens e serviços que lhe sejam fornecidos, serão tributados de acordo com a legislação de cada Parte.
2. Quando houver um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação sobre receitas e capital, prevalecerão as disposições do mesmo.

Artigo 15 **Concorrência leal**

Cada empresa aérea designada terá um tratamento não discriminatório e um ambiente de concorrência saudável e leal para operar rotas no âmbito do presente Acordo, ao abrigo das leis sobre a concorrência das Partes.

Artigo 16
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada por outra Parte determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.
2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume do tráfego, a frequência ou regularidade dos serviços, nem o tipo ou tipos de aeronaves utilizadas pelas empresas aéreas designadas de qualquer das outras Partes, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes e compatíveis com o Artigo 15 da Convenção.
3. Nenhuma Parte imporá às empresas aéreas designadas de outra Parte um direito de preferência, uma relação de equilíbrio, direitos de não objeção ou qualquer outra exigência com relação à capacidade, frequência ou tráfego que seja incompatível com os objetivos do presente Acordo.
4. Para fazer cumprir as condições uniformes previstas no parágrafo 2) deste Artigo, nenhuma das Partes exigirá que as empresas aéreas de outra Parte submetam à aprovação seus horários, programas de serviços não regulares ou planos de operações, salvo quando as regras internas assim exigirem, sobre base não discriminatória. Quando uma Parte exigir a apresentação desses dados, ela reduzirá na medida do possível os requisitos e procedimentos de apresentação a serem feitos pelas empresas aéreas designadas pela outra Parte.

Artigo 17
Tarifas

Cada empresa aérea designada estabelecerá suas tarifas para o transporte aéreo, baseadas em considerações comerciais de mercado. A intervenção dos Estados Partes se limitará a:

- Impedir práticas ou tarifas discriminatórias;
- Proteger os consumidores contra tarifas excessivamente altas ou restritivas que se originem do abuso de uma posição dominante;
- Proteger as empresas aéreas contra tarifas artificialmente baixas derivadas de uma ajuda ou subsídio governamental direto ou indireto; e
- Exigir, se considerado útil, que se registrem junto a suas autoridades aeronáuticas as tarifas que as empresas aéreas das outras Partes se proponham a cobrar de ou para o seu território.

Artigo 18
Leis sobre a concorrência

1. As Partes informar-se-ão mutuamente sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e modificações das mesmas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados,

que possam afetar a operação dos serviços de transporte aéreo no âmbito deste Acordo. Identificarão ainda as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. Na medida em que permitam suas próprias leis e regulamentos, as Partes prestarão assistência às empresas aéreas das demais Partes, indicando-lhes se determinada prática proposta por uma empresa aérea é compatível com suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência.
3. As Partes notificar-se-ão mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo. O procedimento de consulta previsto neste Acordo será utilizado, se for solicitado por qualquer das Partes, para determinar se existe tal conflito e buscar os meios de resolvê-lo ou reduzi-lo ao mínimo.
4. As Partes notificar-se-ão mutuamente caso pretendam processar judicialmente empresa(s) aérea(s) de outra Parte, ou sobre o início de qualquer ação judicial entre particulares no âmbito de suas leis sobre a concorrência.
5. As Partes envidarão esforços para chegar a um acordo durante as consultas, tendo em devida conta os interesses pertinentes de cada Parte.
6. Caso não se chegue a um acordo, cada Parte, na aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, levará em consideração as opiniões manifestadas pela outra Parte e a cortesia e moderação internacionais.
7. A Parte, sob cujas leis sobre a concorrência tenha sido iniciada uma ação judicial entre particulares, facilitará às demais Partes o acesso ao órgão judicial pertinente e, se for o caso, fornecerá informações a tal órgão. Essas informações poderão incluir seus próprios interesses no âmbito das relações exteriores, os interesses da outra Parte que foi por esta notificada e, se possível, os resultados de qualquer consulta com as demais Partes com relação a tal ação.
8. As Partes autorizarão suas empresas aéreas e seus nacionais, na medida em que permitam suas leis, políticas nacionais e obrigações internacionais, a revelarem às autoridades competentes de qualquer das Partes, informações relativas à ação relacionada com as leis sobre a concorrência, desde que tal cooperação ou revelação não seja contrária a seus interesses nacionais mais importantes.

Artigo 19

Conversão de divisas e remessa de receitas

Cada Parte, em conformidade com sua legislação, permitirá às empresas aéreas designadas de outra Parte, a pedido, converter e remeter para o exterior, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo, e demais atividades conexas diretamente vinculadas, que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa

sem restrições ou discriminações, à taxa de câmbio aplicável na data do pedido de conversão e remessa.

Artigo 20
Venda e comercialização de serviços de transporte aéreo

Cada Parte concederá às empresas aéreas designadas de outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território serviços de transporte aéreo internacional, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários, a critério da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer escritórios como empresa operadora ou não operadora.

Artigo 21
Pessoal não nacional e acesso a serviços locais

Cada Parte permitirá às empresas aéreas designadas de outra Parte:

- Trazer para seu território e manter funcionários não nacionais que desempenhem funções de direção, comerciais, técnicas, operacionais e outras especializadas que sejam necessários para a operação de serviços de transporte aéreo, de acordo com as leis e regulamentos sobre entrada, residência e emprego do Estado Parte que os recebe; e
- Contratar os serviços e funcionários de qualquer organização, companhia ou empresa aérea que opere em seu território e esteja autorizada a prestar tais serviços.

Artigo 22
Quebra de bitola

Uma empresa aérea designada, operando transporte aéreo internacional, pode em qualquer ponto de qualquer trecho das rotas acordadas, alterar sem limitação, o tipo ou número de aeronaves utilizadas, desde que o transporte além de tal ponto seja uma continuação do transporte do território da Parte que designa a empresa aérea e, na direção de retomo, o transporte para o território da Parte que a designa seja uma continuação do transporte desde tal ponto além.

Artigo 23
Serviços de apoio em solo

1. Sujeito às disposições de segurança operacional aplicáveis, incluindo as normas e práticas recomendadas (SARPS) da OACI que constam do Anexo 6, cada Parte autorizará as empresas aéreas designadas das demais Partes, à escolha de cada empresa aérea, a:
 - Realizar seus próprios serviços de apoio em solo;
 - Prestar serviços a uma ou mais empresas aéreas;
 - Associar-se com terceiros para criar uma entidade prestadora de serviços; e
 - Selecionar dentre prestadores de serviços concorrentes.
2. Quando as normas internas de uma Parte limitarem ou impossibilitarem o exercício dos direitos anteriormente mencionados, cada empresa aérea designada deverá ser tratada de forma não discriminatória no que concerne aos serviços de apoio em solo oferecidos por um prestador ou prestadores devidamente autorizados.

Artigo 24
Compartilhamento de códigos e acordos de cooperação

- 1 Ao operar ou manter os serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer empresa aérea designada de qualquer das Partes pode realizar acordos de comercialização tais como operações conjuntas, bloqueio de assentos ou acordos de código compartilhado, com:
- Uma ou várias empresas aéreas de qualquer das Partes;
 - Uma ou várias empresas aéreas de um terceiro país; e
 - Um provedor de transporte de superfície de qualquer país;

Desde que todas as empresas aéreas em tais acordos 1) possuam a autorização necessária e 2) atendam aos requisitos normalmente aplicáveis a tais acordos.

- 2 As partes concordam em adotar as medidas necessárias para assegurar que os consumidores sejam plenamente informados e protegidos no que diz respeito a voos em código compartilhado realizados de ou para seu território e que os passageiros recebam as informações necessárias, no mínimo, das seguintes formas:
- Verbalmente e, se possível, por escrito no momento da reserva;
 - Por escrito, no itinerário que acompanha o bilhete eletrônico, ou em qualquer outro documento que o substitua, como a confirmação por escrito, incluindo a informação das pessoas com as quais poderá comunicar-se se surgirem problemas, e indicando claramente a empresa aérea responsável em caso de danos ou acidentes; e
 - Verbalmente pelo pessoal de terra da empresa aérea, em todas as etapas da viagem.

Artigo 25
Arrendamento

Sujeito às leis e regulamentos das Partes envolvidas, as empresas aéreas designadas de cada Parte poderão utilizar aeronaves arrendadas de outra empresa, com ou sem tripulação, desde que todas as empresas aéreas participantes em tais acordos tenham a autorização apropriada e cumpram as disposições do Artigos 8 (Segurança Operacional) e 9 (Segurança da Aviação).

Artigo 26
Serviços multimodais

Cada empresa aérea designada poderá utilizar modais de transporte de superfície, sem restrições, conjuntamente com o transporte aéreo internacional de passageiros e carga.

Artigo 27
Sistemas de reserva por computador (SRC)

Cada Parte aplicará em seu território os critérios e princípios do código de conduta da OACI, para a regulamentação e utilização dos sistemas de reserva por computador.

Artigo 28
Proibição de fumo a bordo

1. Cada Parte proibirá ou fará com que suas empresas aéreas proíbam o fumo em todos os voos de passageiros operados por suas empresas aéreas entre os territórios das Partes. Esta proibição será aplicada em todos os locais dentro da aeronave e estará em vigor a partir do momento em que começa o embarque dos passageiros até o momento em que se complete seu desembarque.
2. Cada Parte tornará todas as medidas que considere razoáveis para assegurar o cumprimento, por suas empresas aéreas, seus passageiros e membros da tripulação, das disposições deste Artigo, incluindo a imposição de sanções apropriadas pelo seu descumprimento.

Artigo 29
Proteção do meio ambiente

As Partes apoiam a necessidade de proteger o meio ambiente, promovendo o desenvolvimento sustentável da aviação. No que diz respeito às operações entre seus respectivos territórios, as Partes concordam em cumprir as normas e métodos recomendados (SARPS) dos Anexos da Convenção e as políticas e orientações da OACI vigentes sobre a proteção do meio ambiente.

Artigo 30
Estatísticas

A pedido das autoridades aeronáuticas, as Partes proporcionar-se-ão mutuamente estatísticas periódicas ou informações similares relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados.

Artigo 31
Consultas

1. Qualquer das Partes poderá, em qualquer momento, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação, emenda ou cumprimento do presente Acordo.

2. Tais consultas terão início dentro do prazo de 30 (trinta) dias a contar da data em que a outra Parte receba um pedido por escrito, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

Artigo 32
Solução de controvérsias

1. No caso de qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, relativa à interpretação ou aplicação deste Acordo, exceto aquelas que possam surgir em relação ao Artigo 8 (Segurança Operacional) e ao Artigo 9 (Segurança da Aviação), as autoridades aeronáuticas buscarão, em primeiro lugar, resolvê-la por meio de consultas e negociações entre elas.
2. Caso as Partes não cheguem a um acordo por meio de consultas e negociações entre as autoridades aeronáuticas, elas tentarão solucionar a controvérsia pela via diplomática.
3. Se a disputa ou controvérsia subsistir, os Estados Partes poderão recorrer a todos os meios de solução de controvérsias previstos na Carta das Nações Unidas.

Artigo 33
Emendas

Qualquer das Partes poderá propor ao Depositário uma ou mais emendas às disposições deste Acordo. Se for necessário realizar negociações, a Parte que propõe a emenda será a sede das mesmas e o Depositário notificará às Partes o local e a data da reunião, com pelo menos sessenta dias de antecedência. Todas as Partes poderão participar das negociações. A emenda ou emendas entrarão em vigor somente após terem sido aceitas por todas as Partes.

Artigo 34
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados pelo Depositário na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 35
Denúncia

1. Qualquer das Partes poderá denunciar o presente Acordo, mediante notificação por escrito da denúncia ao Depositário, que dentro de 10 (dez) dias do recebimento da notificação da denúncia notificará as outras Partes.
2. A denúncia se efetivará 12 (doze) meses após o recebimento da notificação pelo Depositário, a menos que a Parte que tenha feito a denúncia retire sua notificação mediante comunicação por escrito ao Depositário, dentro do período de 12 meses.

Artigo 36
Depositário

1. O original do presente Acordo será depositado junto à Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), que será o Depositário do presente Acordo.
2. O Depositário enviará cópias autenticadas do Acordo a todas as Partes no Acordo e a todos os Estados que possam posteriormente aderir ao mesmo, isto é, a todos os Estados da CLAC.
3. Após a entrada em vigor deste Acordo, o Depositário enviará ao Secretário-Geral das Nações Unidas uma cópia autenticada deste Acordo para fins de registro e publicação em conformidade com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas; e ao Secretário-Geral da Organização de Aviação Civil Internacional, em conformidade com o Artigo 83 da Convenção. O Depositário deverá, também, enviar a tais funcionários internacionais cópia autenticada de toda emenda que entrar em vigor.
4. O Depositário deverá disponibilizar às Partes cópia de qualquer decisão ou sentença arbitral emitida nos termos do Artigo 32 (Solução de controvérsias) deste Acordo.

Artigo 37
Reservas

O presente Acordo admite reservas.

Artigo 38
Assinatura e ratificação

1. O presente Acordo estará aberto à assinatura dos Governos dos Estados da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil.
2. O presente Acordo estará sujeito a ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados junto ao Depositário.

Artigo 39
Adesão

Uma vez que este Acordo entre em vigor, qualquer Estado Membro da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil poderá aderir a este Acordo mediante o depósito de um instrumento de adesão junto ao Depositário.

Artigo 40
Entrada em vigor

1. O presente Acordo entrará em vigor no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data do depósito do terceiro instrumento de ratificação e, posteriormente, para cada Parte no prazo de 30 (trinta) dias após o depósito do seu instrumento de ratificação ou adesão.
2. O Depositário informará a cada Parte sobre a data de entrada em vigor do presente Acordo.

FEITO em Punta Cana, República Dominicana, em 4 de novembro de 2010, nos idiomas espanhol, português e inglês e assinado, na data, pelos seguintes Estados Membros:

[TEXT IN SPANISH – TEXTE EN ESPAGNOL]

Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

Punta Cana, República Dominicana, 2-5 de noviembre de 2010.

Los plenipotenciarios de Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), se reunieron con motivo de la celebración de la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, en Punta Cana, República Dominicana, del 2 al 5 de noviembre de 2010, para la firma del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la CLAC.

Estuvieron representados y presentaron credenciales y plenos poderes en buena y debida forma los Gobiernos de los Estados siguientes:

Chile

República Dominicana

Uruguay

La XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó el texto del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos.

De conformidad con el Artículo 38 dicho Acuerdo queda abierto a la firma durante la celebración de la Asamblea, en lugar y fecha antes indicados y posteriormente en la sede la Secretaría de la CLAC en la ciudad de Lima, Perú.

La Asamblea Ordinaria de la CLAC adoptó por consenso la siguiente resolución:

RESOLUCIÓN N° A19-03

**ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS
PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA
COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL**

Preámbulo

Los Gobiernos que suscriben, en adelante “los Estados Partes” o “las Partes” en el presente Acuerdo;

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONSIDERANDO que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana;

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región;

CONVENCIDOS de la conveniencia de optimizar los recursos aeronáuticos y la infraestructura de la región;

CONSCIENTES de la necesidad de desarrollar la industria aeronáutica y de contemplar los derechos e intereses de los usuarios;

EXPRESANDO su voluntad de coordinar sus políticas aeronáuticas en sus relaciones entre sí y con respecto a terceros países y sistemas de integración; y

AFIRMANDO su compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y los terceros, así como de la facilitación y la protección del medio ambiente;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo:

- “Autoridad Aeronáutica” es la entidad gubernamental designada en cada uno de los Estados Partes facultada para reglamentar el transporte aéreo internacional o su organismo u organismos sucesores;
- “Acuerdo” designa el presente Acuerdo y las correspondientes enmiendas;
- “Capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de frecuencias o toneladas de carga ofrecidas en un mercado, semanalmente o durante otro período determinado;
- “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para los Estados Partes;
- “Línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
- “Tarifas” significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares;
- “Territorio”, con relación a un Estado, designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas, bajo la soberanía de dicho Estado;
- “Servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales” tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio; y
- “CLAC” designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2
Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:

- el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;
- el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad); y
- los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:

- explotar vuelos en una o en ambas direcciones;
- combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;
- explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
- omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- explotar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos, adoptando en todos los casos las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados;

- hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes; y
- combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 3 Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:

- la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.
- la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y
- la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

Artículo 4 Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporal o permanente:

- en caso de que consideren que la línea aérea no está constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y no tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte;
- en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;
- en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad Operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación; y

- en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos antes mencionados, o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad Operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la Aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 31 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5 **Aplicación de las leyes**

Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o que regulen la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

Artículo 6 **Transito directo**

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros derechos similares.

Artículo 7 **Reconocimiento de certificados**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y vigentes, serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia respecto de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las demás Partes pueden pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por las demás Partes.

Artículo 8 **Seguridad operacional**

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y

servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada la solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que otra Parte no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el Convenio, se informará a dicha Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio queda convenido, además, que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de cualquiera de las Partes, que preste servicio hacia o desde el territorio de las demás Partes, podrá, cuando se encuentre en el territorio de alguna de estas últimas, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de esa Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma se conforman a las normas en vigor establecidas en el Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de cualquiera de las demás Partes.

5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior, se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, a que se refiere el párrafo 2 anterior, este hecho se notificará al Secretario General de la OACI. También se notificará a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

Artículo 9 **Seguridad de la aviación**

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, para la entrada, salida o permanencia en su territorio. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cada Parte podrá solicitar que se permita a sus autoridades aeronáuticas llevar a cabo una evaluación en el territorio de otra Parte, de las medidas de seguridad que aplican, o que prevén aplicar, los explotadores de aeronaves respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio de la primera Parte o que salen para el mismo. Las disposiciones administrativas para la realización de dichas evaluaciones se adoptarán de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas y se aplicarán sin demora a fin de asegurar que las evaluaciones se realizan de forma expedita.

7. Cuando cualquiera de las Partes tenga motivos razonables para creer que otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar la realización de consultas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas, esto constituirá motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por otra Parte, o imponer condiciones a las mismas. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá adoptar medidas provisionales en todo momento.

Artículo 10 **Seguridad de los documentos de viaje**

1. Cada Parte conviene en adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, cada Parte conviene en establecer controles sobre la creación, expedición, verificación y uso legítimos de los pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por ella o en su nombre.

3. Cada Parte conviene también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida, sean de una calidad tal que no permita que sean fácilmente objeto

de uso indebido y que, además, no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las normas y recomendaciones del Documento vigente de la OACI sobre esta materia.

5. Cada Parte conviene, además, en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con las otras Partes para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

Artículo 11 **Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas**

1. Las Partes convienen en establecer controles fronterizos eficaces.
2. A este respecto, cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9, Facilitación, al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.

Artículo 12 **Cargos a los usuarios**

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, cargos o derechos superiores a los que impone a sus propias líneas aéreas que explotan servicios internacionales similares.
2. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas de las otras Partes serán justos, razonables y no discriminatorios.
3. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen sus servicios e instalaciones, y alentará a unos y otros a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 13 **Derechos de aduana**

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una o más líneas aéreas designadas de otra Parte, en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales, de restricciones sobre importaciones, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales que no se basen en el costo de los servicios proporcionados a la llegada, que graven o afecten a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipos ordinarios de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, y a todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada, destinados a la explotación o al servicio de las aeronaves de la línea aérea designada de otra Parte y que explote los servicios convenidos.

2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:

- que se introduzcan en el territorio de una Parte por o en nombre de las líneas aéreas designadas de otra Parte;
- que se encuentren a bordo de las líneas aéreas designadas de una Parte a su llegada al territorio de otra Parte o al salir del mismo;
- que se lleven a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de una Parte al territorio de otra Parte y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos; o
- que dichos productos se utilicen o consuman, entera o parcialmente, dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de otra Parte con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se adopte otra medida al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14 **Tributos**

1. Las ganancias resultantes de la operación de las aeronaves de una línea aérea designada en los servicios aéreos internacionales, así como los bienes y servicios que le sean abastecidos, tributarán de acuerdo con la legislación de cada Parte.

2. Cuando exista entre las Partes un Acuerdo especial para evitar la doble tributación respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15 **Competencia leal**

Cada línea aérea designada gozará de un trato no discriminatorio y de un entorno de competencia sana y leal al explotar rutas en virtud del presente Acuerdo, en el marco de las leyes sobre competencia de las Partes.

Artículo 16 **Capacidad**

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por otra Parte determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.

2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes y compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

4. Para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo, ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de otra Parte que presente para aprobación horarios, programas de servicios no regulares ni planes de operaciones, salvo cuando la normativa interna así lo exija y sobre una base no discriminatoria. En caso de que una Parte exija la presentación de tales datos, reducirá en lo posible los requisitos y procedimientos de la presentación que deben hacer las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Artículo 17 **Tarifas**

Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de los Estados Partes se limitará a:

- impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante;
- proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto; y
- requerir, si lo consideran útil, que se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas que se propongan cobrar las líneas aéreas de las otras Partes desde o hacia su territorio.

Artículo 18 **Leyes sobre la competencia**

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia y sus modificaciones, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo. Identificarán, además, a las autoridades encargadas de su aplicación.

2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.

3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo. El procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.

4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de otra Parte, o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre competencia.

5. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante las consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte.

6. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre competencia, tomará en consideración las opiniones expresadas por otra la Parte y la cortesía y moderación internacionales.

7. La Parte, con arreglo a cuyas leyes sobre competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares, facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.

8. Las Partes autorizarán, en la medida que lo permitan sus leyes, políticas nacionales y obligaciones internacionales, a sus líneas aéreas y nacionales, a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes, información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.

Artículo 19

Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Cada Parte, de conformidad con su legislación, permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte, a petición, convertir y transferir al extranjero, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y demás actividades conexas directamente vinculadas, que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones ni discriminación, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

Artículo 20

Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Cada Parte, otorgará a las líneas aéreas designadas de otra Parte el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea, incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 21

Personal no nacional y acceso a servicios locales

Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:

- traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y
- emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 22

Cambio de capacidad

Una línea aérea designada, operando transporte aéreo internacional, puede en cualquier punto de cualquier tramo de las rutas convenidas, cambiar sin limitación el tipo o número de aeronaves utilizadas, a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el

transporte al territorio de la Parte que ha designado sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 23 **Servicios de escala**

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- llevar a cabo sus propios servicios de escala;
- prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
- asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
- seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.

2. Cuando las normas internas de una Parte limiten o imposibiliten el ejercicio de los derechos mencionados precedentemente, cada línea aérea designada deberá ser tratada de forma no discriminatoria en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o los proveedores debidamente autorizados.

Artículo 24 **Compartición de códigos y arreglos de cooperación**

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con:

- una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
- un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;
- a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- en forma escrita en el itinerario que acompaña el billete electrónico, o en cualquier otro documento que reemplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- verbalmente por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

Artículo 25
Arrendamiento

Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 26
Servicios multimodales

Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 27
Sistemas de reserva por computadora (SRC)

Cada Parte aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de conducta de la OACI, para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora.

Artículo 28
Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá, o hará que sus líneas aéreas prohíban, fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que la aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa su desembarque.
2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas, sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 29
Protección al medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 30
Estadísticas

A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 31
Consultas

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica, enmienda o cumplimiento del presente Acuerdo.

2. Dichas consultas se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes convengan otra cosa.

Artículo 32
Solución de controversias

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo aquellas que puedan surgir en relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante consultas y negociaciones entre las autoridades aeronáuticas, intentarán solucionar la controversia por la vía diplomática.

3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 33
Enmiendas

Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.

Artículo 34
Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados por el Depositario en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 35
Denuncia

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.

2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 36
Depositario

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que será el Depositario del presente Acuerdo.

2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo, esto es, a todos los Estados de la CLAC.

Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas; y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar a dichos funcionarios internacionales copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.

El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 32 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 37
Reservas

El presente Acuerdo admite reservas.

Artículo 38
Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los Gobiernos de los Estados de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 39
Adhesión

Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 40
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.
2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

HECHO en Punta Cana, República Dominicana, a 4 días de noviembre de 2010, en idiomas español, portugués e inglés y suscrito, en la fecha, por los siguientes Estados Miembros:

ESTADO

FIRMA

FECHA

Argentina

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD MULTILATÉRAL DE CIEL OUVERT POUR LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMISSION LATINO-AMÉRICAINNE DE L'AVIATION CIVILE (CLAAC)

Préambule

Les gouvernements soussignés sont ci-après dénommés les « États membres » ou « les Parties » dans le présent Accord,

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

Considérant que la conclusion d'un accord multilatéral sur le transport aérien international favorise la coopération et le développement des pays situés en Amérique latine,

Désireux de faciliter l'élargissement des possibilités de services aériens internationaux des pays de la région,

Convaincus de l'intérêt d'optimiser les ressources aéronautiques et les infrastructures de la région,

Conscients de la nécessité de développer l'industrie aéronautique et de prendre en compte les droits et les intérêts des utilisateurs,

Exprimant leur volonté de coordonner leurs politiques aéronautiques dans les relations entre eux et à l'égard de pays tiers et de systèmes d'intégration,

Affirmant leur engagement en faveur de la sécurité des aéronefs, des passagers, de l'infrastructure et des tiers, ainsi que de la facilitation et de la protection de l'environnement ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

• L'« autorité aéronautique » est l'entité gouvernementale désignée dans chacun des États membres pour réglementer le transport aérien international, son agence ou les agences qui lui succèdent ;

• Le terme « Accord » désigne le présent Accord et ses modifications correspondantes ;

• Le terme « capacité » désigne la quantité de services fournis dans le cadre de l'Accord, généralement mesurée par le nombre de fréquences ou de tonnes de fret offertes sur un marché, chaque semaine ou au cours d'une période déterminée ;

• Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont en vigueur pour les États membres ;

• Le terme « compagnie aérienne désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;

- Le terme « tarifs » désigne les prix qui doivent être payés pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises ainsi que les conditions dans lesquelles ils sont appliqués, y compris les prix et les commissions d'agence ainsi que d'autres services auxiliaires ;

- Le terme « territoire », s'agissant d'un État, désigne les terres et les eaux territoriales adjacentes audit État, ainsi que l'espace aérien surjacent, placés sous la souveraineté dudit État ;

- Les termes « service aérien », « service aérien international », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est attribué à l'article 96 de la Convention ;

- Le terme « CLAAC » renvoie à la Commission latino-américaine de l'aviation civile.

Article 2. Droits accordés

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits énoncés ci-après aux fins de l'exploitation des services de transport aérien international par les compagnies aériennes de l'autre Partie :

- Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y atterrir ;

- Le droit d'effectuer des escales à des fins non commerciales sur son territoire ;

- Le droit de fournir des services aériens internationaux réguliers et non réguliers pour les passagers, le fret et le courrier, de manière séparée ou mixte, à partir de points situés en dehors du territoire de la Partie désignant la compagnie aérienne, sur l'ensemble du territoire de ladite Partie et des points intermédiaires, vers tout point du territoire de la Partie qui a accordé le droit et au-delà, avec tous les droits de trafic de la troisième, quatrième, cinquième et sixième liberté, avec le nombre de fréquences et l'équipement de vol qui sont jugés opportuns ;

- Le droit de fournir des services réguliers et non réguliers de transport exclusif de marchandises, entre le territoire de la Partie qui a accordé le droit et tout autre pays tiers, ces services pouvant ne pas comprendre de point sur le territoire de la Partie désignant la compagnie aérienne dotée des pleins droits de trafic jusqu'à la septième liberté, avec le nombre de fréquences et l'équipement de vol jugés appropriés ;

- Le droit de fournir des services réguliers et non réguliers de transport mixte, entre le territoire de la Partie qui a accordé le droit et tout autre pays tiers, ces services pouvant ne pas comprendre de point sur le territoire de la Partie désignant la compagnie aérienne dotée des pleins droits de trafic jusqu'à la septième liberté, avec le nombre de fréquences et l'équipement de vol jugés appropriés ;

- Le droit de fournir des services réguliers et non réguliers de transport aérien mixte de passagers et de fret, ou des services exclusifs de transport de marchandise, entre des points situés sur le territoire de la Partie qui a accordé le droit de cabotage (huitième et neuvième liberté) ;

- Les autres droits visés au présent Accord.

2. Chaque compagnie aérienne désignée peut, sur un vol ou sur l'ensemble de ses vols, et à son gré :

- Assurer des vols dans un sens ou dans les deux ;

- Combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;

- Desservir des points en deçà, intermédiaires et au-delà ainsi que des points sur le territoire des Parties contractantes dans toute combinaison et dans n'importe quel ordre ;

- Omettre des escales en un ou plusieurs points ;

- Transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point ;
- Desservir des points en deçà de tout point du territoire de ladite Partie avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et exploiter et proposer ces services au public en tant que services directs, en adoptant en toute circonstance les moyens requis pour veiller à informer pleinement les clients ;
- Faire des escales en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou en dehors de celui-ci ;
- Faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie ;
- Combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ; sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner par écrit, à l'intention de l'autre Partie, une ou plusieurs compagnies aériennes en vue d'exploiter les services convenus conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que de retirer ou de modifier cette nomination. Lesdites désignations sont transmises par écrit à l'autre Partie par la voie diplomatique, ainsi qu'au dépositaire.

2. Dès réception d'une telle désignation et d'une demande d'autorisation d'exploitation présentée par la compagnie aérienne désignée, selon la forme et les modalités prescrites, chaque Partie accorde l'autorisation appropriée, dans un délai de traitement minimal, à condition que :

- La compagnie aérienne soit établie sur le territoire de l'État partie qui l'a désignée et a son principal lieu d'activité sur le territoire de ladite Partie ;
- L'État partie qui l'a désignée exerce et maintienne un contrôle réglementaire efficace de la compagnie aérienne ;
- La Partie désignant la compagnie aérienne respecte les dispositions prévues aux articles 8 (Sécurité aéronautique) et 9 (Sûreté aérienne) ;
- La compagnie aérienne désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services de transport aérien international par la Partie à laquelle la ou les demandes ont été soumises.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, une compagnie aérienne désignée peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition de respecter les dispositions applicables du présent Accord ainsi que les règlements exigés par la Partie qui a octroyé l'autorisation.

Article 4. Refus, révocation et limitation d'une autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie ont le droit de refuser les autorisations visées à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie, et de révoquer, suspendre ou assortir de conditions lesdites autorisations, de façon temporaire ou permanente, s'il s'avère que :

- Elles n'ont pas la certitude que la compagnie aérienne désignée est établie et a son principal établissement sur le territoire de la Partie qui l'a désignée ;
- Elles n'ont pas la certitude que l'État partie qui a désigné la compagnie aérienne exerce ou assure un contrôle réglementaire effectif de ladite compagnie aérienne ;
- La Partie ayant désigné la compagnie aérienne ne se conforme pas aux dispositions prévues aux articles 8 (Sécurité aéronautique) et 9 (Sécurité aérienne) ;
- La compagnie aérienne désignée ne satisfait pas aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services de transport aérien international par la Partie à laquelle la ou les demandes ont été soumises.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour éviter une infraction aux lois et règlements visés ci-dessus ou à moins que des mesures de sécurité aéronautique ou de sûreté aérienne ne doivent être prises conformément aux dispositions des articles 8 (Sécurité aéronautique) ou 9 (Sécurité aérienne), les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après consultations entre les autorités aéronautiques conformément à l'article 31 (Consultations) du présent Accord.

Article 5. Application des lois et règlements

Les lois et règlements d'une Partie qui régissent, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs à l'intérieur de ses frontières, s'appliquent à tout aéronef de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie.

Article 6. Transit direct

Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes analogues.

Article 7. Reconnaissance des certificats

1. Les certificats de navigabilité, les certificats d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties et toujours en vigueur sont reconnus valables par chaque Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition que les exigences en vertu desquelles lesdits certificats et licences sont délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en vertu de la Convention.

2. Si les droits ou conditions des licences ou des certificats susvisés au paragraphe 1, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à une personne ou à une compagnie aérienne désignée ou relativement à un aéronef exploité dans le cadre des services convenus, permettent une divergence par rapport aux normes minimales établies au titre de la Convention, et que cette divergence a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'autre Partie peut solliciter des consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier la pratique en question.

3. Chacune des Parties se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son territoire ou de l'atterrissage sur celui-ci, les certificats d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

Article 8. Sécurité aéronautique

1. Chaque Partie peut, à tout moment, demander la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie et relatives aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à leur exploitation. Lesdites consultations ont lieu dans un délai de trente jours à compter de la demande.

2. Si, à l'issue de telles consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter de manière effective les normes de sécurité aéronautique dans les domaines visés au paragraphe 1 qui respectent les normes fixées à cette date en vertu de la Convention, ladite autre Partie est informée de telles conclusions et des mesures jugées nécessaires pour respecter les normes de l'OACI. L'autre Partie prend alors les mesures correctrices qui s'imposent dans le délai convenu.

3. Conformément à l'article 16 de la Convention, il est en outre entendu que tout aéronef exploité par une compagnie aérienne d'une Partie, ou pour son compte, dans le cadre de services à destination ou en provenance du territoire d'une autre Partie, peut, lorsqu'il se trouve sur ledit territoire, faire l'objet d'un contrôle par des représentants habilités de cette autre Partie à condition que cela n'entraîne pas de retard excessif dans l'exploitation de l'aéronef. Malgré les obligations visées à l'article 33 de la Convention, ce contrôle vise à vérifier la validité des documents relatifs à l'aéronef, des licences de son équipage ainsi que la conformité des équipements et l'état de l'aéronef par rapport aux normes en vigueur à cette date conformément à la Convention.

4. Lorsque des mesures doivent être prises d'urgence pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, chaque Partie se réserve le droit de suspendre immédiatement ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou de plusieurs compagnies aériennes de l'autre Partie.

5. Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 4 ci-dessus est levée dès que les motifs qui la sous-tendent cessent d'exister.

6. En ce qui concerne le paragraphe 2, s'il est établi qu'une Partie ne respecte toujours pas les normes de l'OACI alors que le délai convenu est écoulé, le Secrétaire général de l'OACI doit en être avisé. Ce dernier doit également être informé de la résolution ultérieure satisfaisante de la situation.

Article 9. Sûreté aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que leurs obligations respectives d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de tels droits et obligations, les Parties, en particulier, se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord d'un aéronef, 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, de son Protocole

complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi qu'aux dispositions de toute autre convention et tout autre protocole relatif à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties adhèrent.

2. Chaque Partie fournit, sur demande, toute l'assistance nécessaire à l'autre Partie pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sûreté desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux dispositions en matière de sûreté aérienne qui sont établies par l'OACI et qui sont désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou dont le siège social est situé sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté aérienne. Chaque Partie avise l'autre Partie de toute différence entre sa réglementation et ses pratiques internes avec les normes de sûreté aérienne prévues aux annexes. L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander des consultations avec l'autre Partie afin de discuter de telles différences.

4. Chacune des Parties convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions en matière de sûreté aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire, ainsi que pour le départ de celui-ci. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire en vue de protéger les aéronefs et de procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions de bord de l'aéronef

avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine avec compréhension toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir la mise en place de mesures spéciales de sûreté raisonnables en cas de menace particulière.

5. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites contre la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et la mise en place d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

6. Chaque Partie a le droit de procéder, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques, à une évaluation, sur le territoire de l'autre Partie, des mesures de sûreté prises ou envisagées par les exploitants d'aéronefs concernant les vols qui arrivent du territoire de la première Partie ou qui s'y rendent. Les dispositions administratives pour effectuer de telles évaluations sont déterminées d'un commun accord par les autorités aéronautiques et mises en œuvre sans retard de façon à ce qu'elles soient faites dans les meilleurs délais.

7. Lorsqu'une Partie a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie s'est écartée des dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander la mise en place de consultations. Ces consultations débutent dans les quinze jours suivant la réception de la demande de l'une ou l'autre Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans les quinze jours suivant le début des consultations constitue un motif valable pour refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions les autorisations d'une ou plusieurs compagnies aériennes désignées par l'autre Partie. Lorsqu'un cas d'urgence le justifie, ou pour éviter que ne se poursuive le non-respect des dispositions du présent article, une Partie peut à tout moment prendre des mesures provisoires.

Article 10. Sécurité des documents de voyage

1. Les Parties conviennent d'adopter des mesures pour assurer la sécurité de leurs passeports et autres documents de voyage.

2. À cet égard, chaque Partie convient de mettre en place des contrôles relatifs à la création, la délivrance, la vérification et l'utilisation légales des passeports et autres documents de voyage et d'identité délivrés par ladite Partie ou en son nom.

3. Les Parties conviennent également de mettre en place ou d'améliorer des procédures visant à garantir que les documents de voyage ou d'identité qu'elles délivrent sont d'une qualité telle qu'il ne soit pas aisé d'en faire un usage impropre ni de les falsifier, les modifier, les reproduire ou les délivrer illégalement.

4. Conformément aux objectifs susmentionnés, chaque Partie délivre ses passeports et autres documents de voyage conformément aux normes et recommandations actuelles de l'OACI en la matière.

5. Chaque Partie convient en outre d'échanger des informations opérationnelles concernant les documents de voyage falsifiés ou contrefaits et de coopérer avec les autres Parties aux fins de renforcer la résistance à la fraude en matière de documents de voyage, y compris la falsification ou la contrefaçon de tels documents, l'utilisation de documents de voyage falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de documents de voyage valides par des imposteurs, l'utilisation abusive de documents de voyage authentiques par des titulaires légitimes en vue de commettre une infraction, l'utilisation de documents de voyage périmés ou révoqués et l'utilisation de documents de voyage obtenus de manière frauduleuse.

Article 11. Passagers non admissibles ou sans documents et personnes expulsées

1. Chaque Partie convient de mettre en place des contrôles efficaces aux frontières.

2. À cet égard, chaque Partie convient de mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'annexe 9 (Facilitation) à la Convention de Chicago en ce qui concerne les passagers non admissibles ou sans documents et les personnes expulsées afin de renforcer la coopération dans la lutte contre la migration illégale.

Article 12. Redevances d'usage

1. Aucune Partie n'impose ou ne permet que soient imposées aux compagnies aériennes désignées par l'autre Partie des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres compagnies aériennes qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux compagnies aériennes de l'autre Partie sont justes, raisonnables et non injustement discriminatoires.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents en la matière sur son territoire et les compagnies aériennes utilisant les services et installations, et invite toutes ces entités à échanger les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage.

Article 13. Droits de douane

1. Sur la base de la réciprocité, chaque Partie exempte une compagnie aérienne désignée d'une autre Partie, dans toute la mesure du possible en vertu de sa législation nationale, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux non fondés sur le coût des services fournis à l'arrivée relatifs à l'aéronef, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, l'équipement normal de l'aéronef, les provisions de bord et d'autres articles tels que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout matériel imprimé portant l'insigne de la compagnie et le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée, destinés à être utilisés ou uniquement utilisés dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien de l'aéronef dudit transporteur de cette autre Partie qui a recours aux services convenus.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliquent aux biens visés au paragraphe 1 :

- Introduits sur le territoire de la Partie par ou pour le compte de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie,
- Conservés à bord des aéronefs de la compagnie aérienne désignée d'une Partie à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ de celui-ci,
- Pris à bord des aéronefs de la compagnie aérienne désignée d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés lors de l'exploitation des services convenus, ou
- Que lesdits biens soient utilisés ou consommés en totalité ou partiellement sur le territoire de la Partie accordant l'exonération, à condition que leur propriété ne soit pas transférée sur le territoire de ladite Partie.

3. L'équipement normal de bord ainsi que le matériel et les fournitures habituellement conservés à bord des aéronefs exploités par la compagnie aérienne désignée d'une Partie ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette dernière. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'au moment où ils sont réexportés ou autrement cédés conformément à la réglementation douanière.

Article 14. Imposition

1. Les bénéfices provenant de l'exploitation en trafic international des aéronefs de la compagnie aérienne désignée, ainsi que les biens et services fournis, sont imposables conformément aux dispositions réglementaires de chaque Partie.

2. Lorsqu'un accord spécial tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital existe entre les Parties, les dispositions de celui-ci prévalent.

Article 15. Concurrence loyale

Chaque compagnie aérienne désignée bénéficie d'un traitement non discriminatoire ainsi que de la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux régis par l'Accord, en vertu des lois sur la concurrence des Parties.

Article 16. Capacités

1. Chaque Partie permet à chaque compagnie aérienne désignée de définir, sur la base de la situation commerciale du marché, la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'il offre.

2. Aucune Partie ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie, sauf des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou environnementaux l'exigent et dans des conditions identiques conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune Partie n'impose aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie l'exigence du droit de premier refus, le rapport de partage du trafic, les frais pour non-objection, ou toute autre restriction relative à la capacité, jugés incompatibles avec les objectifs du présent Accord.

4. Afin d'assurer l'uniformité des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article, aucune Partie n'exige le dépôt, pour approbation, des horaires, des programmes de vols charter ou des plans d'exploitation des compagnies aériennes de l'autre Partie, à l'exception de ce qui peut être exigé sur une base non discriminatoire. Si une Partie exige un tel dépôt à des fins d'information, elle réduit autant que possible la charge administrative représentée par les procédures de dépôt pour les intermédiaires de transport aérien et les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie.

Article 17. Tarifs

Chaque transporteur aérien désigne établira ses tarifs pour le transport aérien, en fonction de considérations commerciales ou du marché. L'intervention des États parties se limite à :

- Éviter les tarifs ou pratiques discriminatoires,
- Protéger les usagers contre des tarifs extrêmement élevés ou restrictifs résultant d'un abus de position dominante,
- Protéger les compagnies aériennes en ce qui concerne les tarifs dérivés artificiellement bas d'un soutien ou d'une subvention gouvernementale directe ou indirecte ;
- Exiger, si cela est jugé utile, que les autorités aéronautiques enregistrent les tarifs que les compagnies aériennes des autres Parties se proposent de pratiquer au départ ou à destination de leur territoire.

Article 18. Droit de la concurrence

1. Les Parties s'informent mutuellement de leurs législations, politiques et pratiques en matière de concurrence ou des modifications qui y sont apportées, ainsi que de leurs objectifs particuliers qui pourraient affecter l'exploitation des services de transport aérien dans le cadre du présent Accord et identifient les autorités responsables de leur mise en œuvre.

2. Les Parties prêtent assistance, dans la mesure permise par leurs propres lois et règlements, aux compagnies aériennes de l'une ou l'autre en leur fournissant des conseils quant à la compatibilité de toute pratique qu'un tel transporteur proposerait avec leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence.

3. Les Parties s'informent mutuellement dès lors qu'elles considèrent qu'il peut y avoir une incompatibilité entre l'application de leurs lois, politiques et pratiques en matière de concurrence et les questions liées à l'application du présent Accord. Le processus de consultation prévu par le présent Accord est utilisé, à la demande de l'une des Parties, pour déterminer l'existence d'un tel conflit et pour rechercher les moyens de le résoudre ou de le limiter.

4. Les Parties s'informent mutuellement de leur intention de poursuivre une ou des compagnies aériennes de l'autre Partie ou de l'introduction de toute action judiciaire privée pertinente en vertu de leur droit de la concurrence, dont elles pourraient avoir connaissance.

5. Les Parties s'efforcent de parvenir à un accord au cours de consultations, en tenant dûment compte de l'intérêt de chacune d'entre elles.

6. En l'absence d'accord, chaque Partie examine avec soin et bienveillance, dans l'application de ses lois, politiques et pratiques en matière de concurrence, les points de vue exprimés par l'autre Partie et tient compte de la courtoisie, de la modération et de la délicatesse dans les relations internationales.

7. La Partie dont le droit de la concurrence a donné lieu à une action judiciaire privée facilite l'accès de l'autre Partie à l'organe judiciaire compétent et/ou, le cas échéant, fournit des informations à cette entité. Ces informations peuvent concerner ses propres intérêts en matière de relations extérieures, les intérêts de l'autre Partie tels que notifiés par cette dernière et, si possible, les résultats de toute consultation avec cette autre Partie concernant ladite action judiciaire.

8. Les Parties coopèrent, dans la mesure où leur législation ou leurs politiques nationales ne s'y opposent pas et conformément à toute obligation internationale applicable, afin d'autoriser leurs compagnies aériennes ou autres ressortissants à divulguer aux autorités compétentes de l'une ou l'autre des informations pertinentes dans le cadre d'une action en droit de la concurrence, à condition que ladite coopération ou divulgation ne soit pas contraire à leurs intérêts nationaux essentiels.

Article 19. Conversion des devises et transfert des recettes

Conformément à sa législation, chaque Partie permet aux compagnies aériennes désignées de l'autre Partie de convertir et de transférer à l'étranger, sur demande et dans le pays de leur choix, toutes les recettes locales provenant de la vente de services de transport aérien et d'activités connexes directement associées audit transport qui excèdent les sommes déboursées sur place; la conversion et le transfert étant autorisés sans délai, sans restrictions ni discriminations au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert.

Article 20. Vente et commercialisation des produits de services aériens

Chaque Partie accorde aux compagnies aériennes de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser des services aériens internationaux sur son territoire, directement ou par le biais d'agents ou d'autres intermédiaires choisis par ladite compagnie aérienne, y compris le droit d'ouvrir des bureaux sur réseau et hors réseau.

Article 21. Personnel étranger et accès aux services locaux

Chaque Partie autorise les compagnies aériennes désignées de l'autre Partie à :

- Faire entrer et séjourner sur son territoire des employés étrangers qui exercent des activités commerciales, techniques, opérationnelles et de gestion ainsi que d'autres fonctions spécialisées nécessaires à la fourniture de services de transport aérien, conformément aux lois et règlements de l'État d'accueil en matière d'entrée, de séjour et d'emploi ;

- Faire appel aux services et au personnel de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne établie sur son territoire et autorisée à fournir lesdits services ;

Article 22. Changement de capacité

Sur tout segment international ou tous segments des routes convenues, une compagnie aérienne désignée peut assurer des services de transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, à un point quelconque de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités ; à condition que le transport au-delà dudit point, dans le sens aller, soit la continuation de l'itinéraire partant du territoire de la Partie ayant désigné ladite entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport vers le territoire de ladite Partie soit le prolongement de l'itinéraire dont le point de départ est situé au-delà du point susmentionné.

Article 23. Manutention au sol

1. Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, y compris les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant à l'annexe 6, chaque Partie autorise les compagnies aériennes de l'autre Partie, au choix de chaque compagnie, à :

- Assurer ses propres services de manutention au sol ;
- Fournir de tels services à un autre ou d'autres transporteurs aériens ;
- Se joindre à d'autres pour former une entité assurant des services ; et/ou
- Choisir parmi des prestataires de services en concurrence.

2. Lorsque la réglementation nationale d'une Partie exclut ou rend impossible l'exercice des droits susmentionnés, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne les services d'assistance au sol offerts par un ou des prestataires dûment autorisés.

Article 24. Partage de code et accords de coopération

1. En assurant ou en offrant les services autorisés sur les routes convenues, toute compagnie aérienne désignée d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de coentreprise, de réservation de capacité ou de partage de codes, avec :

- Une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie ;
- Une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers ;
- Une entreprise de transport de surface de quelque pays que ce soit ;
- À condition que toutes les entreprises de transport aérien engagées aux termes de ces accords : 1) détiennent l'autorisation adéquate et 2) satisfassent aux exigences normalement appliquées à ce type d'accords.

2. Les Parties consentent à prendre les mesures nécessaires pour garantir que les consommateurs sont pleinement informés et protégés en ce qui concerne les vols en partage de code exploités en provenance ou à destination de leur territoire et que, au minimum, les renseignements nécessaires sont fournis aux passagers comme suit :

- Oralement et, si possible, par écrit au moment de la réservation ;

- Par écrit, sur l'itinéraire qui accompagne le billet, ou sur tout autre document remplaçant le billet (par exemple, une confirmation écrite), contenant des renseignements sur les personnes à contacter en cas de problème et précisant clairement le nom de la compagnie aérienne responsable en cas de dommage ou d'accident ;

- Oralement à nouveau, par le personnel au sol de l'entreprise de transport aérien à toutes les étapes du voyage.

Article 25. Location d'aéronefs

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs loués à une autre compagnie aérienne, avec ou sans équipage, sous réserve des lois et règlements des Parties concernées par l'Accord, à condition que toutes les compagnies aériennes participant à un tel accord disposent de l'autorisation appropriée et respectent les dispositions des articles 8 (Sécurité aéronautique) et 9 (Sûreté aérienne).

Article 26. Services intermodaux

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut utiliser, sans restriction, des modes de transport de surface en complément avec le transport aérien international de passagers et de marchandises.

Article 27. Systèmes informatisés de réservation (SIR)

Chaque Partie applique le Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatiques de réservation de l'OACI sur son territoire.

Article 28. Interdiction de fumer

1. Chaque Partie interdit ou exige de ses entreprises de transport aérien qu'elles interdisent l'usage du tabac sur tous les vols passagers qu'elles exploitent entre les territoires des Parties. Cette interdiction s'applique à tout endroit à bord de l'aéronef et entre en vigueur dès le début de l'embarquement des passagers jusqu'à la fin du débarquement de ces derniers.

2. Chaque Partie prend toutes les mesures qu'elle juge raisonnables pour s'assurer que ses entreprises de transport aérien, leurs passagers et leurs membres d'équipage se conforment aux dispositions du présent article, y compris l'imposition d'amendes appropriées en cas de non-respect.

Article 29. Protection de l'environnement

Les Parties reconnaissent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant un développement durable de l'aviation. Les Parties conviennent, en ce qui concerne les vols exploités entre leurs territoires respectifs, de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) par l'OACI ainsi qu'à la politique et aux orientations existantes de ladite organisation en matière de protection de l'environnement.

Article 30. Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

Article 31. Consultations

1. Chaque Partie peut, à tout moment, introduire une demande de consultations au sujet de l'interprétation, l'application, la mise en œuvre, la modification ou le respect du présent Accord.

2. Ces consultations commencent dans les trente jours suivant la date à laquelle l'autre Partie reçoit une demande écrite, sauf accord contraire des Parties.

Article 32. Règlement des différends

1. En cas de différend survenant entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, à l'exception de ceux survenant dans le cadre des articles 8 (Sécurité aéronautique) et 9 (Sûreté aérienne), les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de consultation et de négociation.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de consultation et de négociations, le différend est réglé par la voie diplomatique.

3. Si le différend subsiste, l'État partie a recours à tous les moyens de règlement des différends prévus par la Charte des Nations Unies.

Article 33. Modifications

Chaque Partie peut présenter au dépositaire du présent Accord un amendement des dispositions de ce dernier. Si des négociations sont nécessaires, la Partie qui présente l'amendement est tenue de les organiser et le dépositaire notifie aux Parties la date et le lieu de la réunion, au moins soixante jours avant celle-ci. Toutes les Parties ont le droit de participer aux négociations. La ou les modifications n'entrent en vigueur qu'après avoir été acceptées par toutes les autres Parties.

Article 34. Enregistrement auprès de l'OACI

Le dépositaire enregistre le présent Accord ainsi que toute modification dès son entrée en vigueur auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 35. Retrait

1. Toute Partie peut se retirer du présent Accord en adressant une notification écrite au dépositaire, qui en informe les autres Parties dans un délai de dix jours à compter de la réception de la notification de retrait.

2. Le retrait prend effet douze mois après la réception de l'avis par le dépositaire, à moins que la Partie ne retire ledit avis par communication écrite au dépositaire au cours de la période de douze mois.

Article 36. Dépositaire

1. L'original du présent Accord est déposé auprès de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAAC), qui est désignée comme dépositaire dudit Accord.

2. Le dépositaire transmet des copies certifiées conformes dudit Accord à toutes les Parties contractantes et à tous les États qui pourraient y adhérer, c'est-à-dire à tous les États membres de la CLAAC.

Aussitôt que le présent Accord entre en vigueur, le dépositaire adresse une copie certifiée conforme dudit instrument au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, pour enregistrement et publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies ; ainsi qu'au Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément à l'article 83 de la Convention. Il transmet également des copies certifiées conformes des modifications qui entrent en vigueur.

Le dépositaire met à la disposition des Parties des copies de toute décision ou sentence arbitrale rendue en vertu de l'article 32 (Règlement des différends) du présent Accord.

Article 37. Réserves

Le présent Accord admet les réserves.

Article 38. Signature et ratification

1. L'Accord est ouvert à la signature des gouvernements des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile.

2. Le présent Accord est soumis à ratification. Les instruments de ratification sont déposés auprès du dépositaire.

Article 39. Adhésion

Après l'entrée en vigueur du présent Accord, tout État membre de la Commission latino-américaine de l'aviation civile peut y adhérer par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du dépositaire.

Article 40. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur le trentième jour qui suit la date de dépôt de l'instrument de ratification, et ensuite pour chaque Partie trente jours après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Le dépositaire informe chaque Partie de la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

FAIT à Punta Cana, en République dominicaine, le 4 novembre 2010, en double exemplaire en langues espagnole, portugaise et anglaise, et signé à cette date pour les États membres suivants :