



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 2924

2013

I. Nos. 50893-50905

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

UNITED NATIONS • NATIONS UNIES



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 2924

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

Copyright © United Nations 2019
All rights reserved
Manufactured in the United Nations

Print ISBN: 978-92-1-900889-2
e-ISBN: 978-92-1-060590-8
ISSN: 0379-8267
e-ISSN: 2412-1495

Copyright © Nations Unies 2019
Tous droits réservés
Imprimé aux Nations Unies

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered in June 2013
Nos. 50893 to 50905*

No. 50893. United States of America and Belize:

Extradition Treaty between the Government of the United States of America and the Government of Belize (with schedule). Belize City, 30 March 2000 3

No. 50894. United States of America and India:

Arrangement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of India on employment for family members of a diplomatic mission or consular post. New Delhi, 10 April 2000 31

No. 50895. United States of America and Panama:

Investment Incentive Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama. Panama City, 19 April 2000 33

No. 50896. United States of America and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Memorandum of Understanding between the Secretary of Defense on behalf of the Department of Defense of the United States of America and the Secretary of State for Defence of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning cooperative participation in research and development projects (with annexes and appendix). Washington, 11 April 2000 and 26 April 2000 47

No. 50897. United States of America and Azerbaijan:

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Azerbaijan regarding cooperation to facilitate the provision of assistance. Baku, 11 May 2000 49

No. 50898. United States of America and Portugal:

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Portuguese Republic for the recovery of maintenance. Lisbon, 30 May 2000 61

No. 50899. United States of America and Panama:

Treaty between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama for the return of stolen, robbed, or converted vehicles and aircraft (with annexes and exchange of notes, Panama City, 25 July 2000). Panama City, 6 June 2000 79

No. 50900. United States of America and Turkey:

Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey (with annexes). New York, 2 May 2000 . 127

No. 50901. United States of America and Portugal:

Air Transport Agreement between the United States of America and the Portuguese Republic (with annexes). Lisbon, 30 May 2000 191

No. 50902. United States of America and China:

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the People's Republic of China on mutual legal assistance in criminal matters. Beijing, 19 June 2000 255

No. 50903. United States of America and Mexico:

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Mexican States regarding mutual assistance between their customs administrations. Washington, 20 June 2000 301

No. 50904. United States of America and Botswana:

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Botswana concerning an International Law Enforcement Academy. Gaborone, 24 July 2000..... 303

No. 50905. United States of America and Ukraine:

Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Ukraine (with annexes). Kiev, 5 June 2000 305

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés en juin 2013
N^{os} 50893 à 50905*

N^o 50893. États-Unis d'Amérique et Belize :

Traité d'extradition entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Belize (avec annexe). Belize, 30 mars 2000..... 3

N^o 50894. États-Unis d'Amérique et Inde :

Arrangement entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République de l'Inde relatif à l'emploi rémunéré des membres de la famille du personnel des missions diplomatiques ou postes consulaires. New Delhi, 10 avril 2000..... 31

N^o 50895. États-Unis d'Amérique et Panama :

Accord de promotion des investissements entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama. Panama, 19 avril 2000..... 33

N^o 50896. États-Unis d'Amérique et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Mémorandum d'accord entre le Secrétaire de la défense au nom du Département de la défense des États-Unis d'Amérique et le Secrétaire d'État de la défense du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la participation coopérative à des projets de recherche et de développement (avec annexes et appendice). Washington, 11 avril 2000 et 26 avril 2000 47

N^o 50897. États-Unis d'Amérique et Azerbaïdjan :

Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan relatif à la coopération en vue de faciliter la fourniture d'une assistance. Bakou, 11 mai 2000..... 49

N^o 50898. États-Unis d'Amérique et Portugal :

Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République portugaise relatif au recouvrement des aliments. Lisbonne, 30 mai 2000 61

N° 50899. États-Unis d'Amérique et Panama :	
Traité entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama relatif à la restitution de véhicules et d'aéronefs volés ou acquis de manière illicite (avec annexes et échange de notes, Panama, 25 juillet 2000). Panama, 6 juin 2000	79
N° 50900. États-Unis d'Amérique et Turquie :	
Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République turque (avec annexes). New York, 2 mai 2000....	127
N° 50901. États-Unis d'Amérique et Portugal :	
Accord relatif au transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et la République portugaise (avec annexes). Lisbonne, 30 mai 2000	191
N° 50902. États-Unis d'Amérique et Chine :	
Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République populaire de Chine relatif à l'entraide judiciaire en matière pénale. Beijing, 19 juin 2000	255
N° 50903. États-Unis d'Amérique et Mexique :	
Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement des États-Unis du Mexique concernant l'assistance mutuelle entre leurs administrations douanières. Washington, 20 juin 2000.....	301
N° 50904. États-Unis d'Amérique et Botswana :	
Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Botswana relatif à l'Académie internationale de police. Gaborone, 24 juillet 2000	303
N° 50905. États-Unis d'Amérique et Ukraine :	
Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Ukraine (avec annexes). Kiev, 5 juin 2000	305

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations, every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII; https://treaties.un.org/doc/source/publications/practice/registration_and_publication.pdf).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that, so far as that party is concerned, the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its acceptance for registration of an instrument does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status, and does not confer upon a party a status which it would not otherwise have.

*

* *

Disclaimer: All authentic texts in the present Series are published as submitted for registration by a party to the instrument. Unless otherwise indicated, the translations of these texts have been made by the Secretariat of the United Nations, for information.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe de l'Organisation des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX; https://treaties.un.org/doc/source/publications/practice/registration_and_publication-fr.pdf).

Les termes « traité » et « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'État Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que, en ce qui concerne cette partie, l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un État Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que son acceptation pour enregistrement d'un instrument ne confère pas audit instrument la qualité de traité ou d'accord international si ce dernier ne l'a pas déjà, et qu'il ne confère pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*

* *

Déni de responsabilité : Tous les textes authentiques du présent Recueil sont publiés tels qu'ils ont été soumis pour enregistrement par l'une des parties à l'instrument. Sauf indication contraire, les traductions de ces textes ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, à titre d'information.

I

*Treaties and international agreements
registered in
June 2013
Nos. 50893 to 50905*

*Traités et accords internationaux
enregistrés en
juin 2013
N^{os} 50893 à 50905*

No. 50893

**United States of America
and
Belize**

Extradition Treaty between the Government of the United States of America and the Government of Belize (with schedule). Belize City, 30 March 2000

Entry into force: *27 March 2001 by the exchange of the instruments of ratification, in accordance with article 20*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Belize**

Traité d'extradition entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Belize (avec annexe). Belize, 30 mars 2000

Entrée en vigueur : *27 mars 2001 par l'échange des instruments de ratification, conformément à l'article 20*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**EXTRADITION TREATY BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF BELIZE**

TABLE OF CONTENTS

Article 1	Obligation to Extradite
Article 2	Extraditable Offenses
Article 3	Nationality
Article 4	Political and Military Offenses
Article 5	Prior Prosecution
Article 6	Extradition Procedures and Required Documents
Article 7	Admissibility of Documents
Article 8	Lapse of Time
Article 9	Provisional Arrest
Article 10	Decision and Surrender
Article 11	Temporary and Deferred Surrender
Article 12	Requests for Extradition Made by Several States
Article 13	Seizure and Surrender of Property
Article 14	Rule of Specialty
Article 15	Waiver of Extradition
Article 16	Transit
Article 17	Representation and Expenses
Article 18	Consultation
Article 19	Application
Article 20	Ratification and Entry into Force
Article 21	Termination

The Government of the United States of America and the Government of Belize,

Recalling the Extradition Treaty between the United States of America and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, signed at London June 8, 1972, and

Noting that both the Government of the United States of America and the Government Belize currently apply the terms of that Treaty, and

Desiring to provide for more effective cooperation between the two States in the suppression of crime, and, for that purpose, to conclude a new treaty for the extradition of offenders;

Have agreed as follows:

Article 1

Obligation to Extradite

The Contracting States agree to extradite to each other, pursuant to the provisions of this Treaty, persons sought for prosecution or convicted of an extraditable offense by the authorities in the Requesting State.

Article 2

Extraditable Offenses

1. An offense shall be an extraditable offense if it falls within any of the descriptions listed in the Schedule annexed to this Treaty, which is an integral part of the Treaty, or any other offense, provided that in either case the offense is punishable under the laws in both Contracting States by deprivation of liberty for a period of more than one year or by a more severe penalty.

2. An offense shall also be an extraditable offense if it consists of an attempt or a conspiracy to commit, aiding or abetting, counseling or procuring the commission of, or being an accessory before or after the fact to, any offense described in paragraph 1.

3. For the purposes of this Article, an offense shall be an extraditable offense:

- (a) whether or not the laws in the Contracting States place the offense within the same category of offenses or describe the offense by the same terminology; or**
- (b) whether or not the offense is one for which United States federal law requires the showing of such matters as interstate transportation, or use of the mails or of other facilities affecting interstate or foreign commerce, such matters being merely for the purpose of establishing jurisdiction in a United States federal court.**

4. If the offense was committed outside of the territory of the Requesting State, extradition shall be granted in accordance with this treaty if the laws in the Requested State provide for punishment of an offense committed outside of its territory in similar circumstances.

5. If extradition has been granted for an extraditable offense, it shall also be granted for any other offense specified in the request even if the latter offense is punishable by one year's deprivation of liberty or less, provided that all other requirements for extradition are met.

Article 3

Nationality

Extradition shall not be refused on the ground that the person sought is a national of the Requested State.

Article 4

Political and Military Offenses

1. Extradition shall not be granted if the offense for which extradition is requested is a political offense.

2. For the purposes of this Treaty, the following offenses shall not be considered to be political offenses:

- (a) a murder or other willful crime against the person of a Head of State of one of the Contracting States, or of a member of the Head of State's family;**
- (b) an offense for which both Contracting States have the obligation pursuant to a multilateral international agreement to extradite the person sought or to submit the case to their competent authorities for decision as to prosecution; and**
- (c) a conspiracy or attempt to commit any of the foregoing offenses, or aiding or abetting a person who commits or attempts to commit such offenses.**

3. Notwithstanding the terms of paragraph 2 of this Article, extradition shall not be granted if the executive authority of the Requested State determines that the request was politically motivated.

4. The executive authority of the Requested State may refuse extradition for offenses under military law which are not offenses under ordinary criminal law.

Article 5

Prior Prosecution

1. Extradition shall not be granted when the person sought has been convicted or acquitted in the Requested State for the offense for which extradition is requested.

2. Extradition shall not be precluded by the fact that the authorities in the Requested State have decided not to prosecute the person sought for the acts for which extradition is requested, or to discontinue any criminal proceedings which have been instituted against the person sought for those acts.

Article 6

Extradition Procedures and Required Documents

- 1. All requests for extradition shall be submitted through the diplomatic channel.**
- 2. All requests shall be supported by:**
 - (a) documents, statements, or other types of evidence which describe the identity, and probable location of the person sought;**
 - (b) evidence describing the facts of the offense and the procedural history of the case;**
 - (c) evidence as to:**
 - (i) the provisions of the laws describing the essential elements of the offense for which extradition is requested;**
 - (ii) the provisions of the law describing the punishment for the offense; and**
 - (iii) the provisions of law describing any time limit on the prosecution; and**
 - (d) the documents, statements, or other types of evidence specified in paragraph 3 or paragraph 4 of this Article, as applicable.**
- 3. A request for extradition of a person who is sought for prosecution shall also be supported by:**
 - (a) a copy of the warrant or order of arrest, if any, issued by a judge or other competent authority of the Requesting State;**
 - (b) a document setting forth the charges; and**
 - (c) such evidence as would be found sufficient, according to the law of the Requested State, to justify the committal for trial of the person sought if the offense of which the person has been accused had been committed in the Requested State.**
- 4. A request for extradition relating to a person who has been convicted of the offense for which extradition is sought shall, in addition to the materials listed in paragraph 2 of this Article, be supported by:**
 - (a) a copy of the judgment of conviction or, if such copy is not available, a statement by a judicial authority that the person has been convicted;**
 - (b) evidence establishing that the person sought is the person to whom the conviction refers;**

- (c) a copy of the sentence imposed, if the person sought has been sentenced, and a statement establishing to what extent the sentence has been carried out; and
- (d) in the case of a person who has been convicted in absentia, the documents required by paragraph 3 of this Article.

Article 7

Admissibility of Documents

The documents which accompany an extradition request shall be received and admitted as evidence in extradition proceedings if:

- (a) in the case of a request from the United States, they are authenticated by an officer of the United States Department of State and are certified by the principal diplomatic or consular officer of Belize resident in the United States;
- (b) in the case of a request from Belize, they are certified by the principal diplomatic or consular officer of the United States resident in Belize, as provided by the extradition laws of the United States; or
- (c) they are certified or authenticated in any other manner accepted by the law of the Requested State.

Article 8

Lapse of Time

Extradition shall not be denied because of the prescriptive laws of either the Requesting State or the Requested State.

Article 9

Provisional Arrest

1. In case of urgency, a Contracting State may request the provisional arrest of the person sought pending presentation of the request for extradition. A request for provisional arrest may be transmitted through the diplomatic channel or directly between the United States Department of Justice and the Attorney General in Belize. Such a request may also be transmitted through the facilities of the International Criminal Police Organization (INTERPOL), or through such other means as may be settled by arrangement between the Contracting States.

- 2. The application for provisional arrest shall contain:
 - (a) a description of the person sought;

- (b) the location of the person sought, if known;
- (c) a brief statement of the facts of the case, including, if possible, the time and location of the offense;
- (d) a description of the laws violated;
- (e) a statement of the existence of a warrant of arrest or a finding of guilt or judgment of conviction against the person sought; and
- (f) a statement that a request for extradition for the person sought will follow.

3. The Requesting State shall be notified without delay of the disposition of its application and the reasons for any denial.

4. A person who is provisionally arrested may be discharged from custody upon the expiration of sixty (60) days from the date of provisional arrest pursuant to this Treaty if the executive authority of the Requested State has not received the formal request for extradition and the supporting documents required in Article 6. The person arrested pursuant to this Article shall have the right of access to the courts for such remedies and recourses as are provided by the law of the Requested State.

5. The fact that the person sought has been discharged from custody pursuant to paragraph 4 of this Article shall not prejudice the subsequent rearrest and extradition of that person if the extradition request and supporting documents are delivered at a later date.

Article 10

Decision and Surrender

1. Extradition shall be granted only if the evidence is found sufficient according to the law of the Requested State either to justify the committal for trial of the person sought if the offense of which the person is accused had been committed in the territory of the Requested State or to prove that the person is the identical person convicted by the courts of the Requesting State.

2. The Requested State shall promptly notify the Requesting State through the diplomatic channel of its decision on the request for extradition.

3. If the request is denied in whole or in part, the Requested State shall provide an explanation of the reasons for the denial. The Requested State shall provide copies of pertinent judicial decisions upon request.

4. If the request for extradition is granted, the authorities of the Contracting States shall agree on the time and place for the surrender of the person sought.

5. If the person sought is not removed from the territory of the Requested State within the time prescribed by the law of that State, that person may be discharged from custody, and the Requested State may subsequently refuse extradition for the same offense.

Article 11

Temporary and Deferred Surrender

1. If the extradition request is granted in the case of a person who is being proceeded against or is serving a sentence in the Requested State, the Requested State may temporarily surrender the person sought to the Requesting State for the purpose of prosecution. The person so surrendered shall be kept in custody in the Requesting State and shall be returned to the Requested State after the conclusion of the proceedings against that person, in accordance with conditions to be determined by mutual agreement of the Contracting States.

2. The Requested State may postpone the extradition proceedings against a person who is being prosecuted or who is serving a sentence in that State. The postponement may continue until the prosecution of the person sought has been concluded or until such person has served any sentence imposed.

Article 12

Requests for Extradition Made by Several States

If the Requested State receives requests from the other Contracting State and from any other State or States for the extradition of the same person, either for the same offense or for different offenses, the executive authority of the Requested State shall determine to which State it will surrender the person. In making its decision, the Requested State shall consider all relevant factors, including but not limited to:

- (a) whether the requests were made pursuant to treaty;
- (b) the place where each offense was committed;
- (c) the respective interests of the Requesting States;
- (d) the gravity of the offenses;
- (e) the nationality of the victim;
- (f) the possibility of further extradition between the Requesting States; and
- (g) the chronological order in which the requests were received from the Requesting States.

Article 13

Seizure and Surrender of Property

1. To the extent permitted under its law, the Requested State may seize and surrender to the Requesting State all articles, documents, and evidence connected with the offense in respect of which extradition is granted. The items mentioned in this Article may be surrendered even when the extradition cannot be effected due to the death, disappearance, or escape of the person sought.
2. The Requested State may condition the surrender of the property upon satisfactory assurances from the Requesting State that the property will be returned to the Requested State as soon as practicable. The Requested State may also defer the surrender of such property if it is needed as evidence in the Requested State.
3. The rights of third parties in such property shall be duly respected.

Article 14

Rule of Speciality

1. A person extradited under this Treaty may not be detained, tried, or punished in the Requesting State except for:
 - (a) the offense for which extradition has been granted or a differently denominated offense based on the same facts on which extradition was granted, provided such offense is extraditable, or is a lesser included offense;
 - (b) an offense committed after the extradition of the person; or
 - (c) an offense for which the executive authority of the Requested State consents to the person's detention, trial, or punishment. For the purpose of this subparagraph:
 - (i) the Requested State may require the submission of the documents called for in Article 6; and
 - (ii) the person extradited may be detained by the Requesting State for 90 days, or for such longer period of time as the Requested State may authorize, while the request is being processed.
2. A person extradited under this Treaty may not be extradited to a third State for an offense committed prior to his surrender unless the surrendering State consents.

3. Paragraphs 1 and 2 of this Article shall not prevent the detention, trial, or punishment of an extradited person, or the extradition of that person to a third State, if:

- (a) that person leaves the territory of the Requesting State after extradition and voluntarily returns to it; or**
- (b) that person does not leave the territory of the Requesting State within 10 days of the day on which that person is free to leave.**

Article 15

Waiver of Extradition

If the person sought consents to surrender to the Requesting State, the Requested State may surrender the person as expeditiously as possible without further proceedings.

Article 16

Transit

1. Either Contracting State may authorize transportation through its territory of a person surrendered to the other State by a third State. A request for transit shall be transmitted through the diplomatic channel or directly between the Department of Justice in the United States and the Attorney General in Belize. Such a request may also be transmitted through the facilities of the International Criminal Police Organization (INTERPOL), or through such other means as may be settled by arrangement between the Contracting States. It shall contain a description of the person being transported and a brief statement of the facts of the case. A person in transit may be detained in custody during the period of transit.

2. No authorization is required where air transportation is used and no landing is scheduled on the territory of the Contracting State. If an unscheduled landing occurs on the territory of the other Contracting State, the other Contracting State may require the request for transit as provided in paragraph 1. That Contracting State may detain the person to be transported until the request for transit is received and the transit is effected, so long as the request is received within 96 hours of the unscheduled landing.

Article 17

Representation and Expenses

1. The Requested State shall advise, assist, appear in court on behalf of the Requesting State, and represent the interests of the Requesting State, in any proceedings arising out of a request for extradition.

2. The Requesting State shall bear the expenses related to the translation of documents and the transportation of the person surrendered. The Requested State shall pay all other expenses incurred in that State by reason of the extradition proceedings.

3. Neither State shall make any pecuniary claim against the other State arising out of the arrest, detention, examination, or surrender of persons sought under this Treaty.

Article 18

Consultation

The Department of Justice of the United States and the Attorney General of Belize may consult with each other directly in connection with the processing of individual cases and in furtherance of maintaining and improving procedures for the implementation of this Treaty.

Article 19

Application

This Treaty shall apply to offenses committed before as well as after the date it enters into force, provided that extradition shall not be granted for an offense committed before this Treaty enters into force which was not an offense under the laws of both Contracting States at the time of its commission. Nothing in this Treaty shall be construed to criminalize any conduct that was not subject to criminal sanctions at the time the offense was committed.

Article 20

Ratification and Entry into Force

1. This Treaty shall be subject to ratification; the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

2. This Treaty shall enter into force upon the exchange of the instruments of ratification.

3. Upon the entry into force of this Treaty, the Extradition Treaty between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the United States of America, signed at London June 8, 1972, shall cease to have any effect between the United States and Belize. Nevertheless, the prior Treaty shall apply to any extradition proceedings in which the extradition documents have already been submitted to the courts of the Requested State at the time this Treaty enters into force, except that Article 15 of this Treaty shall be applicable to such proceedings. Article 14 of this Treaty shall apply to persons found extraditable under the prior Treaty.

Article 21

Termination

Either Contracting State may terminate this Treaty at any time by giving written notice to the other Contracting State, and the termination shall be effective six months after the date of receipt of such notice.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments have signed this Treaty.

DONE at Belize, in duplicate, this 30th day of March 2000.

Carson Currid
**FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:**

Said Jusq
**FOR THE GOVERNMENT OF
BELIZE:**

SCHEDULE

List of Offenses Referred to in Treaty

1. **Murder; attempt to murder, including assault with intent to commit murder;**
2. **Manslaughter;**
3. **Malicious wounding; maiming; inflicting grievous bodily harm; assault occasioning actual bodily harm; unlawful throwing or application of any corrosive or injurious substance upon the person of another;**
4. **Offenses of a sexual nature, including rape, sexual assault, indecent assault, unlawful sexual acts upon children or persons with mental disabilities;**
5. **Procuring a person for immoral purposes; living on the earnings of prostitution;**
6. **Bigamy;**
7. **Kidnapping and abduction; false-imprisonment;**
8. **Offenses relating to children, including neglecting, ill-treating, abandoning, exposing, stealing or exploiting a child, whether for sexual or other purposes;**
9. **Obtaining property, money, valuable securities or other pecuniary advantage by false pretense or other forms of deception; theft; larceny; embezzlement; any other offense in respect of property involving fraud;**
10. **Robbery; assault with intent to rob;**
11. **Burglary, housebreaking, shopbreaking, or similar offenses;**
12. **Receiving or otherwise handling any goods, money, valuable securities or other property, knowing the same to have been stolen or unlawfully obtained;**
13. **Criminal intimidation; blackmail; extortion;**
14. **Offenses against the laws relating to corporations or companies, including false statements and other offenses committed by company directors, promoters, and other officers;**
15. **False accounting;**
16. **Fraud, including fraud against the Government or against individuals, including behavior which has the effect of depriving the Government, its agencies, or its citizens of money, valuable property, or the ability to conduct their affairs free from false statements and deceit;**

17. **Offenses against bankruptcy laws;**
18. **Any offense relating to counterfeiting; any offense against the laws relating to forgery or uttering what is forged;**
19. **Offenses against the law relating to bribery of persons, including the corrupt offering, paying, or making of inducements to any foreign official or foreign political party, official thereof, or candidate for foreign political office to assist such person in obtaining or retaining business for himself or in directing business to any other person; soliciting bribes, offering or accepting bribes;**
20. **Perjury and subornation of perjury; false statement; attempting to pervert or obstruct the course of justice;**
21. **Arson;**
22. **Malicious damage to property;**
23. **Money laundering;**
24. **Offenses relating to the willful issuance of a bad (illicit) check, including the issuance of a check under a false name or without having made arrangements with a financial institution, or after transactions have been suspended by such an institution; and the willful failure to honor the check;**
25. **An offense against the law relating to consumer protection;**
26. **An offense against the law relating to firearms, weapons, or explosive of any type;**
27. **An offense relating to the protection of public health or the environment, including conduct directed at the destruction, defacing, deterioration, or harming of the earth's environment;**
28. **An offense against the laws relating to protection of intellectual property, copyrights, patents, or trademarks;**
29. **Offenses relating to fiscal matters, taxes or duties, including tax evasion or fiscal fraud, notwithstanding that the law of the Requested State does not impose the same kind of tax or duty or does not contain a tax, duty, or customs regulation of the same kind as the law of the Requesting State;**
30. **Smuggling; an offense against the law relating to the control of exportation or importation of goods of any type, or the intentional transfer of funds;**
31. **Immigration offenses, including alien smuggling;**

- 32. An offense relating to gambling or lotteries;**
- 33. Piracy; mutiny or other mutinous acts committed on board a vessel at sea;**
- 34. Unlawful use, destruction, possession, control, seizure or hijacking of aircraft, vessels or other means of transportation;**
- 35. Any malicious act done with intent to endanger the safety of persons travelling or being upon a railway;**
- 36. Genocide or direct and public incitement to commit genocide;**
- 37. Offenses under multilateral intentional conventions, binding on the Requesting and Requested States, for which fugitive offenders may be prosecuted or surrendered;**
- 38. Impeding the arrest, detection or prosecution of a person who has or is believed to have committed an offense for which surrender may be granted under this Treaty;**
- 39. An offense relating to escape from custody, or flight to avoid prosecution;**
- 40. An offense relating to the law against terrorism.**

[TRANSLATION – TRADUCTION]

TRAITÉ D'EXTRADITION ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS
D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU BELIZE

TABLE DES MATIÈRES

- Article 1. Obligation d'extrader
- Article 2. Infractions donnant lieu à extradition
- Article 3. Nationalité
- Article 4. Infractions politiques et militaires
- Article 5. Poursuites antérieures
- Article 6. Procédure d'extradition et pièces requises
- Article 7. Recevabilité de documents
- Article 8. Prescription
- Article 9. Arrestation provisoire
- Article 10. Décision et remise
- Article 11. Remise provisoire et différée
- Article 12. Demandes d'extradition présentées par plusieurs États
- Article 13. Saisie et remise de biens
- Article 14. Règle de la spécialité
- Article 15. Refus de l'extradition
- Article 16. Transit
- Article 17. Représentation et frais
- Article 18. Consultations
- Article 19. Application
- Article 20. Ratification et entrée en vigueur
- Article 21. Dénonciation

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Belize,

Rappelant le Traité d'extradition entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, signé à Londres le 8 juin 1972,

Notant que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Belize appliquent actuellement les dispositions de ce Traité, et

Désireux d'impulser une plus grande efficacité à la coopération entre les deux États en matière de répression de la criminalité et, à cette fin, de conclure un nouveau traité relatif à l'extradition d'auteurs d'infractions,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Obligation d'extrader

Les États contractants conviennent d'extrader l'un vers l'autre, conformément aux dispositions du présent Traité, les personnes recherchées aux fins de poursuites ou condamnées pour une infraction passible d'extradition par les autorités de l'État requérant.

Article 2. Infractions donnant lieu à extradition

1. Une infraction est passible d'extradition si elle relève de la liste des infractions décrites en annexe, laquelle fait partie intégrante du présent Traité, ou s'il s'agit de toute autre infraction, à condition que, dans l'un ou l'autre cas, l'infraction soit punie par la législation des deux États contractants d'une peine privative de liberté d'une durée supérieure à un an ou d'une peine plus sévère.

2. Sont également passibles d'extradition les faits constitutifs de tentative ou de complicité dans la commission d'une infraction visée au paragraphe 1, en fournissant assistance, encouragement, conseil, service, ou de toute autre manière avant ou après une telle infraction

3. Aux fins du présent article, une infraction est passible d'extradition :

a) Que la législation des États contractants classe ou non l'infraction dans la même catégorie d'infractions ou lui donne la même appellation; ou

b) Que l'infraction fasse partie ou non de celles pour lesquelles la loi fédérale des États-Unis exige la preuve d'un transport entre États ou l'utilisation du courrier ou l'emploi de tout autre moyen d'échange commercial entre États ou de commerce extérieur, ces éléments ne servant qu'à établir la compétence d'un tribunal fédéral des États-Unis.

4. Si l'infraction a été commise hors du territoire de l'État requérant, l'extradition est accordée en vertu du présent Traité si la législation de l'État requis prévoit la sanction d'une infraction commise en dehors de son territoire dans des circonstances similaires.

5. Si l'extradition a été accordée à l'égard d'une infraction passible d'extradition, elle l'est aussi pour toute autre infraction visée dans la demande, même si cette dernière est passible d'une peine privative de liberté d'un an maximum, à condition que toutes les autres conditions requises pour l'extradition soient satisfaites.

Article 3. Nationalité

L'extradition n'est pas refusée au motif que la personne recherchée est un ressortissant de l'État requis.

Article 4. Infractions politiques et militaires

1. L'extradition n'est pas accordée si l'infraction au titre de laquelle elle est demandée revêt un caractère politique.

2. Aux fins du présent Traité, les infractions suivantes ne sont pas considérées comme des infractions politiques :

a) L'homicide ou un autre crime prémédité contre la personne d'un chef d'État d'un des États contractants ou d'un membre de sa famille;

b) Une infraction à l'égard de laquelle les deux États contractants ont l'obligation, en vertu d'un accord international multilatéral, d'extrader la personne recherchée ou de soumettre l'affaire à leurs autorités compétentes pour décider des poursuites; et

c) Une conspiration ou une tentative de commettre l'une des infractions précédentes, ou la participation en qualité de complice d'une personne qui commet ou qui tente de commettre de telles infractions.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, l'extradition n'est pas accordée si l'autorité exécutive de l'État requis estime que la demande est politiquement motivée.

4. L'autorité exécutive de l'État requis peut refuser l'extradition à l'égard des infractions considérées comme telles par le code militaire et non par la législation pénale ordinaire.

Article 5. Poursuites antérieures

1. L'extradition n'est pas accordée lorsque la personne recherchée a déjà été condamnée ou acquittée dans l'État requis au titre de l'infraction pour laquelle son extradition est demandée.

2. L'extradition n'est pas exclue au motif que les autorités de l'État requis ont décidé de ne pas poursuivre la personne recherchée pour les faits pour lesquels l'extradition est demandée, ou d'abandonner des poursuites pénales qu'elles ont engagées contre elle.

Article 6. Procédure d'extradition et pièces requises

1. Toutes les demandes d'extradition sont présentées par la voie diplomatique.

2. Sont produits à l'appui d'une demande d'extradition :

a) Les documents, déclarations ou autres types de preuves indiquant l'identité de la personne recherchée et le lieu probable où elle se trouve;

b) Un exposé des faits liés à l'infraction et la chronologie des actes de procédure de l'affaire;

c) Des informations concernant :

i) Les dispositions législatives décrivant les éléments essentiels de l'infraction pour laquelle l'extradition est demandée;

- ii) Les dispositions législatives décrivant la peine prévue pour l'infraction; et
- iii) Les dispositions législatives décrivant les prescriptions en matière de poursuites; et
- d) Les documents, déclarations ou autres types de preuves visés aux paragraphes 3 ou 4 du présent article, suivant le cas.

3. La demande d'extradition d'une personne recherchée aux fins de poursuites est également accompagnée :

- a) D'une copie du mandat d'arrêt ou de l'ordre d'arrestation, le cas échéant, délivré par un juge ou par toute autre autorité compétente de l'État requérant;
- b) D'un document établissant les charges; et
- c) De tout élément de preuve jugé suffisant, conformément à la législation de l'État requis, pour justifier des poursuites judiciaires contre la personne recherchée si l'infraction dont la personne est accusée a été commise dans l'État requis.

4. La demande d'extradition relative à une personne qui a été reconnue coupable de l'infraction pour laquelle l'extradition est demandée, outre les documents visés au paragraphe 2 du présent article, s'accompagne :

- a) D'une copie du jugement de condamnation ou, à défaut, d'une déclaration d'une autorité judiciaire indiquant que cette personne a été condamnée;
- b) Des éléments de preuve indiquant que la personne recherchée est bien la personne visée par la condamnation;
- c) D'une copie de la peine prononcée, si la personne recherchée a été condamnée, et d'une déclaration établissant la mesure dans laquelle la peine a été exécutée;
- d) Dans le cas d'une personne qui a été condamnée par contumace, des documents visés au paragraphe 3 du présent article.

Article 7. Recevabilité de documents

Les documents qui accompagnent la demande d'extradition sont reçus comme preuves dans la procédure d'extradition :

- a) Dans le cas d'une demande des États-Unis, s'ils sont authentifiés par un fonctionnaire du Département d'État et certifiés par l'agent diplomatique ou consulaire principal du Belize résidant aux États-Unis;
- b) Dans le cas d'une demande du Belize, s'ils sont certifiés par l'agent diplomatique ou consulaire principal des États-Unis résidant au Belize, tel que prévu par la législation des États-Unis en matière d'extradition; ou
- c) S'ils sont certifiés ou authentifiés de toute autre manière admise par la législation de l'État requis.

Article 8. Prescription

L'extradition ne peut être refusée en raison de la législation de l'État requérant ou de l'État requis en matière de prescription.

Article 9. Arrestation provisoire

1. En cas d'urgence, un État contractant peut demander l'arrestation provisoire de la personne recherchée en attendant la présentation de la demande d'extradition. La demande d'arrestation provisoire peut être transmise par la voie diplomatique ou directement entre le Département de la justice des États-Unis et le Procureur général du Belize. Une telle demande peut également être transmise par l'intermédiaire de l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), ou par tout autre moyen convenu entre les États contractants.

2. La demande d'arrestation provisoire contient les éléments suivants :

- a) Le signalement de la personne recherchée;
- b) Si elle est connue, une indication du lieu où elle se trouve;
- c) Un bref exposé des faits, y compris, si possible, le moment et le lieu de l'infraction;
- d) Une description des lois violées;
- e) Une déclaration attestant l'existence d'un mandat d'arrêt ou d'une condamnation ou d'un jugement prononcé contre la personne recherchée; et
- f) Une déclaration attestant qu'une demande d'extradition à l'encontre de la personne recherchée suivra.

3. L'État requérant est notifié sans délai de la suite donnée à sa demande et des raisons d'un refus éventuel d'y donner suite.

4. Une personne ayant fait l'objet d'une arrestation provisoire peut être remise en liberté dans les 60 jours suivant la date de l'arrestation provisoire au titre du présent Traité si l'autorité exécutive de l'État requis n'a pas reçu la demande d'extradition officielle et les documents justificatifs requis à l'article 6. La personne arrêtée en application du présent article a le droit de saisir les tribunaux pour exercer les recours prévus par le droit de l'État requis.

5. La mise en liberté de la personne recherchée, en application du paragraphe 4 du présent article, ne fait pas obstacle à une nouvelle arrestation et à son extradition si la demande d'extradition et les documents à l'appui parviennent ultérieurement.

Article 10. Décision et remise

1. L'extradition n'est accordée que si les éléments de preuve sont jugés suffisants en vertu de la législation de l'État requis, soit pour justifier des poursuites judiciaires contre la personne recherchée si l'infraction dont la personne est accusée a été commise sur le territoire de l'État requis, soit pour prouver que la personne est la même que celle qui a été condamnée par les tribunaux de l'État requérant.

2. L'État requis notifie à l'État requérant, par la voie diplomatique et dans les meilleurs délais, sa décision concernant la demande d'extradition.

3. En cas de rejet total ou partiel de la demande, l'État requis motive sa décision. Sur demande, l'État requis communique la copie des décisions judiciaires pertinentes.

4. Si la demande d'extradition est accordée, les autorités des États contractants conviennent du moment et du lieu de la remise de la personne recherchée.

5. Si la personne recherchée n'est pas extradée du territoire de l'État requis dans le délai prévu par la législation de cet État, elle peut être remise en liberté et l'État requis pourra ultérieurement refuser l'extradition au titre de la même infraction.

Article 11. Remise provisoire et différée

1. En cas d'acceptation d'une demande d'extradition visant une personne faisant l'objet de poursuites ou purgeant une peine dans l'État requis, ce dernier peut remettre temporairement la personne recherchée à l'État requérant aux fins de poursuites. La personne ainsi remise est maintenue en détention dans l'État requérant et est retournée à l'État requis à l'issue des poursuites judiciaires engagées contre elle, selon les modalités convenues d'un commun accord entre les États contractants.

2. L'État requis peut ajourner la procédure d'extradition à l'encontre d'une personne qui fait l'objet de poursuites ou qui purge une peine dans cet État. Cet ajournement peut continuer jusqu'à la fin des poursuites contre la personne recherchée ou de la purge en totalité ou en partie de la peine prononcée.

Article 12. Demandes d'extradition présentées par plusieurs États

Si l'État requis reçoit, pour la même personne, des demandes d'extradition émanant de l'autre État contractant et d'un ou plusieurs autres États, que ce soit pour la même infraction ou pour d'autres infractions, l'autorité exécutive de l'État requis décide à quel État remettre la personne recherchée. Pour prendre sa décision, l'État requis tient compte de tous les facteurs pertinents, y compris, mais sans s'y limiter :

- a) Si les demandes ont été présentées ou non en vertu d'un traité;
- b) Du lieu où chaque infraction a été commise;
- c) Des intérêts respectifs des États requérants;
- d) De la gravité des infractions;
- e) De la nationalité de la victime;
- f) De l'éventualité d'une extradition ultérieure entre les États requérants; et
- g) De l'ordre chronologique de réception des demandes d'extradition introduites par les États requérants.

Article 13. Saisie et remise de biens

1. Dans la mesure où sa législation l'autorise, l'État requis peut saisir et remettre à l'État requérant tous les objets, documents et pièces à conviction ayant trait à l'infraction pour laquelle l'extradition est accordée. Les biens mentionnés au présent article peuvent être remis même si l'extradition ne peut être effectuée en raison du décès, de la disparition ou de la fuite de la personne recherchée.

2. L'État requis peut subordonner la remise de tels biens à une assurance suffisante à fournir par l'État requérant garantissant qu'ils seront restitués à l'État requis dans les meilleurs délais.

L'État requis peut en outre reporter la remise des biens s'il s'avère qu'ils sont nécessaires pour servir de preuve dans cet État.

3. Les droits des tiers sur de tels biens doivent être dûment respectés.

Article 14. Règle de la spécialité

1. Une personne extradée en vertu du présent Traité ne peut être ni détenue, ni jugée, ni punie sur le territoire de l'État requérant, sauf pour :

a) Une infraction pour laquelle l'extradition a été accordée ou une infraction libellée autrement en s'appuyant sur les mêmes faits pour lesquels l'extradition a été accordée, à condition que l'infraction puisse donner lieu à extradition, ou qu'elle soit une infraction incluse mais de gravité moindre;

b) Une infraction commise après l'extradition de la personne; ou

c) Une infraction pour laquelle l'autorité exécutive de l'État requis consent à la détention, au jugement ou à la sanction. Aux fins du présent alinéa :

i) La Partie requise peut exiger que lui soient fournies les pièces visées à l'article 6; et

ii) La personne extradée peut être détenue par l'État requérant pendant une durée de 90 jours ou une durée plus longue autorisée par l'État requis pendant que la demande est traitée.

2. Une personne extradée en vertu du présent Traité ne peut pas être extradée vers un État tiers pour une infraction commise avant sa remise, sans le consentement de l'État qui effectue la remise.

3. Les paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'opposent pas à la détention, au jugement ou à la sanction d'une personne extradée, ni à son extradition vers un État tiers, si :

a) La personne concernée quitte le territoire de l'État requérant après l'extradition pour ensuite y revenir de son propre chef; ou

b) La personne ne quitte pas le territoire de l'État requérant dans les 10 jours suivant la date à laquelle elle est libre de le faire.

Article 15. Refus de l'extradition

Si la personne recherchée consent à être remise à l'État requérant, l'État requis peut la remettre aussitôt que possible sans autres formalités.

Article 16. Transit

1. Chaque État contractant peut autoriser le transit par son territoire d'une personne remise à l'autre État par un État tiers. Une demande de transit est transmise par la voie diplomatique ou directement entre le Département de la justice des États-Unis et le Procureur général du Belize. Une telle demande peut également être transmise par l'intermédiaire de l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), ou par tout autre moyen convenu entre les États contractants. La demande contient le signalement de la personne transportée et un bref exposé des

faits de l'affaire. Une personne en transit peut être maintenue en détention pendant la période du transit.

2. Aucune autorisation n'est requise en cas de transport aérien ne prévoyant aucune escale sur le territoire de l'État contractant. En cas d'atterrissage imprévu sur le territoire de l'autre État contractant, ce dernier peut exiger une demande de transit conformément au paragraphe 1. Cet État contractant peut détenir la personne à transporter jusqu'à ce qu'il reçoive la demande de transit et que le transit soit effectué, à condition que la demande soit reçue dans un délai de 96 heures à compter de l'heure de l'atterrissage imprévu.

Article 17. Représentation et frais

1. L'État requis conseille et prête assistance à l'État requérant, de même qu'il comparait au nom de ce dernier et représente ses intérêts au cours des procédures engagées à la suite d'une demande d'extradition.

2. L'État requérant prend à sa charge les frais résultant de la traduction des documents d'extradition et du transport de la personne remise. L'État requis assume tous les autres frais encourus dans l'État requérant suite à la procédure d'extradition.

3. Aucun État ne réclame de l'autre État des dédommagements pécuniaires résultant de l'arrestation, de la détention, de l'examen ou de la remise des personnes recherchées en vertu du présent Traité.

Article 18. Consultations

Le Département de la justice des États-Unis et le Procureur général du Belize peuvent se consulter directement au sujet du traitement des cas individuels et pour assurer le maintien et l'amélioration des procédures de mise en œuvre du présent Traité.

Article 19. Application

Le présent Traité s'applique aux infractions commises avant ou après la date de son entrée en vigueur, pour autant que l'extradition ne soit pas accordée en raison d'une infraction commise avant l'entrée en vigueur du présent Traité et qui n'était pas une infraction en vertu de la législation des deux États contractants au moment où elle a été commise. Aucune disposition du présent Traité ne peut être interprétée comme criminalisant une conduite qui n'était pas soumise à des sanctions pénales au moment où l'infraction a été commise.

Article 20. Ratification et entrée en vigueur

1. Le présent Traité est soumis à ratification, et les instruments de ratification sont échangés dans les meilleurs délais.

2. Le présent Traité entre en vigueur dès l'échange des instruments de ratification.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Traité, le Traité d'extradition entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, fait à Londres le 8 juin 1972, cesse de produire ses effets entre les États-Unis et le

Belize. Toutefois, le Traité précédent s'applique aux procédures d'extradition dans lesquelles les documents d'extradition ont déjà été soumis aux tribunaux de l'État requis au moment de l'entrée en vigueur du présent Traité, sauf si l'article 15 du présent Traité s'y applique. L'article 14 du présent Traité s'applique aux personnes passibles d'extradition aux termes du Traité précédent.

Article 21. Dénonciation

Chacun des États contractants peut dénoncer le présent Traité à tout moment moyennant un préavis écrit donné à l'autre État contractant. La dénonciation prend effet six mois après réception du préavis.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leur Gouvernement, ont signé le présent Traité.

FAIT à Belize, le 30 mars 2000, en double exemplaire.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

[CAROLYN CURIEL]

Pour le Gouvernement du Belize :

[SAID W. MUSA]

LISTE DES INFRACTIONS VISÉES DANS LE PRÉSENT TRAITÉ

1. Meurtre, tentative de meurtre, y compris l'agression avec intention de meurtre;
2. Homicide involontaire;
3. Coups et blessures volontaires; mutilation, coups et blessures graves; voies de fait causant un préjudice corporel; projection ou application illégale d'une substance corrosive ou nocive sur la personne d'autrui;
4. Infractions de nature sexuelle, y compris le viol, l'agression sexuelle, l'attentat à la pudeur, les actes sexuels illégaux sur les enfants ou les personnes atteintes de déficience intellectuelle;
5. Mettre une personne à disposition à des fins immorales; vivre du produit de la prostitution;
6. Bigamie;
7. Enlèvement et rapt; emprisonnement illicite;
8. Infractions relatives aux enfants, y compris la négligence, la maltraitance, l'abandon, l'exposition, le vol ou l'exploitation d'un enfant, que ce soit à des fins sexuelles ou à d'autres fins;
9. Acquisition de biens, d'argent, d'objets de valeur ou d'autres avantages pécuniaires par des manœuvres frauduleuses ou d'autres formes de tromperie; vol; larcin, détournement de fonds; toute autre infraction en rapport avec des biens acquis frauduleusement;
10. Vol qualifié; agression avec intention de vol;
11. Cambriolage; introduction par effraction dans un domicile, dans un commerce ou autre infraction similaire;
12. Recel de biens, d'argent, d'objets de valeur ou d'autres objets, tout en ayant connaissance qu'ils ont été volés ou obtenus d'une manière illégale;
13. Intimidation criminelle; chantage; extorsion;
14. Violation des lois régissant les sociétés commerciales, y compris les fausses déclarations et autres infractions commises par les administrateurs, les promoteurs et d'autres cadres de sociétés;
15. Faux en écritures comptables;
16. Fraude, y compris la fraude contre le Gouvernement ou contre des personnes physiques, y compris un comportement qui a pour effet de priver le Gouvernement, ses organismes ou ses citoyens d'argent, d'objets de valeur, ou de la capacité d'exercer leurs activités sans recourir à des fausses déclarations et à la tromperie;
17. Infractions à la législation sur les faillites;
18. Toute infraction relative à la contrefaçon; toute infraction à la législation relative à la contrefaçon ou la mise en circulation de faux;
19. Infractions contre la loi relative à la corruption exercée par une personne, y compris les offres, paiements ou promesses destinés à corrompre, à l'égard d'un fonctionnaire étranger, d'un parti politique étranger ou de ses dirigeants, ou d'un candidat à une

- fonction publique étrangère, pour qu'ils aident une telle personne à obtenir ou à conserver une affaire pour son compte ou à faire obtenir une affaire par une autre personne; demander des pots de vin ou en accepter;
20. Parjure et subornation de témoin; faux témoignage; tentative d'entrave à la bonne marche de la justice;
 21. Incendie criminel;
 22. Dommage volontaire à des biens;
 23. Blanchiment d'argent;
 24. Infractions relatives à l'émission intentionnelle d'un chèque sans provision, y compris l'émission d'un chèque sous une fausse identité ou sans avoir pris les dispositions nécessaires auprès d'une institution financière, ou après que les transactions aient été suspendues par une telle institution; et le refus délibéré d'honorer le chèque;
 25. Infraction contre la loi relative à la protection du consommateur;
 26. Infraction contre la loi sur les armes à feu, armes ou explosifs de toutes sortes;
 27. Infraction relative à la protection de la santé publique ou à l'environnement, y compris une conduite visant à détruire, dénaturer ou détériorer le milieu terrestre;
 28. Infraction contre la législation relative à la protection de la propriété intellectuelle, aux droits d'auteur, aux brevets ou aux marques déposées;
 29. Infractions relatives aux questions fiscales, impôts ou droits, y compris l'évasion ou la fraude fiscale, nonobstant que la législation de l'État requis n'impose pas le même type d'impôts ou de droits ou ne prévoit pas d'impôt, de droit ou de règlement douanier de même nature que la législation de l'État requérant;
 30. Trafic; infraction contre la loi relative au contrôle de l'exportation ou de l'importation des biens de toute nature, ou au transfert international de fonds;
 31. Infractions relatives à l'immigration, y compris le trafic des étrangers;
 32. Infraction relative aux jeux de hasard ou à la loterie;
 33. Piraterie, mutinerie ou tout autre acte de mutinerie commis à bord d'un navire en mer;
 34. Utilisation, destruction, possession, contrôle, saisie ou détournement illicites d'aéronefs, de navires ou d'autres moyens de transport;
 35. Tout acte malveillant visant à mettre en danger la sécurité des voyageurs, notamment sur un train;
 36. Génocide, ou incitation directe et publique à commettre un génocide;
 37. Infractions prévues par les conventions intentionnelles multilatérales qui lient les États requérant et requis, pour lesquelles des auteurs d'infractions en fuite peuvent être poursuivis ou remis;
 38. Entraver l'arrestation, la détection ou la poursuite d'une personne qui a commis ou est soupçonnée d'avoir commis une infraction pour laquelle la remise peut être accordée en vertu du présent Traité;
 39. Une infraction relative à l'évasion ou à la fuite dans le dessein de se soustraire à des poursuites;
 40. Infraction relative à la loi contre le terrorisme.

No. 50894

**United States of America
and
India**

Arrangement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of India on employment for family members of a diplomatic mission or consular post. New Delhi, 10 April 2000

Entry into force: *10 April 2000 by signature, in accordance with paragraph 8*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**États-Unis d'Amérique
et
Inde**

Arrangement entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République de l'Inde relatif à l'emploi rémunéré des membres de la famille du personnel des missions diplomatiques ou postes consulaires. New Delhi, 10 avril 2000

Entrée en vigueur : *10 avril 2000 par signature, conformément au paragraphe 8*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 50895

**United States of America
and
Panama**

**Investment Incentive Agreement between the Government of the United States of America
and the Government of the Republic of Panama. Panama City, 19 April 2000**

Entry into force: *12 July 2000 by notification, in accordance with article 5*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June
2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Panama**

**Accord de promotion des investissements entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique
et le Gouvernement de la République du Panama. Panama, 19 avril 2000**

Entrée en vigueur : *12 juillet 2000 par notification, conformément à l'article 5*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis
d'Amérique, 18 juin 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

INVESTMENT INCENTIVE AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA and THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA;

AFFIRMING their common desire to encourage economic activities in the Republic of Panama that promote the development of the economic resources and productive capacities of the Republic of Panama; and

RECOGNIZING that this objective can be promoted through investment support in the form of investment insurance and reinsurance, debt and equity investments, and investment guaranties provided by the Overseas Private Investment Corporation (“OPIC”), a development institution and an agency of the United States of America which agency is created by the Congress of the United States of America pursuant to the Foreign Assistance Act of 1961, as amended;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

As used in this Agreement, the following terms have the meanings herein provided.

The term “Investment Support” refers to any debt or equity investment, any investment guaranty and any investment insurance or reinsurance which is provided by the Issuer in connection with a project in the territory of the Republic of Panama.

The term “Issuer” refers to OPIC and any successor agency of the United States of America, and any agent of either.

The term “Taxes” means all present and future taxes, levies, imposts, stamps, duties and charges, whether direct or indirect, imposed in the Republic of Panama and all liabilities with respect thereto.

ARTICLE 2

The two Governments confirm their understanding that the Issuer's activities are governmental in nature and therefore:

(a) The Issuer shall not be subject to regulation under the laws of the Republic of Panama applicable to insurance or financial organizations, but, in the provision of Investment Support, shall be afforded all rights and have access to all remedies of any such entity, whether domestic, foreign, or multilateral.

(b) The Issuer, its assets, property, income, and its operations and transactions authorized by this Agreement shall be immune from all Taxes, as well as from liability for the collection and payment of any Taxes.

(c) If the Issuer makes a payment to any person or entity, or exercises its rights as a creditor or subrogee, in connection with any Investment Support, the Government of the Republic of Panama shall recognize the transfer to, or acquisition by, the Issuer of any cash, accounts, credits, instruments, or other assets in connection with such payment or the exercise of such rights, as well as the succession of the Issuer to any right, title, claim, privilege, or cause of action existing, or which may arise, in connection therewith. To the extent that the laws of the Republic of Panama partially or wholly invalidate or prohibit the acquisition by the Issuer of any interest in any property, including real property, within the territory of the Republic of Panama by the Issuer, the Government of the Republic of Panama shall permit the Issuer to make appropriate arrangements pursuant to which such property interests are transferred to an entity that is permitted to own such interests under the laws of the Republic of Panama.

(d) With respect to any interests transferred to the Issuer or any interests to which the Issuer succeeds under this Article, the Issuer shall assert no greater rights than those of the person, natural or legal, from whom such interests were received, provided that nothing in this Agreement shall limit the right of the Government of the United States of America to assert a claim under international law in its sovereign capacity, as distinct from any rights it may have as the Issuer pursuant to paragraph (c) of this Article.

ARTICLE 3

(a) Amounts in the currency of the Republic of Panama, including cash, accounts, credits, instruments, or otherwise, acquired by the Issuer upon making a payment, or upon the exercise of its rights as a creditor, in connection with any Investment Support for a project in the Republic of Panama, shall be accorded treatment in the territory of the Republic of Panama no less favorable as to use and conversion than the treatment to which such funds would have been entitled in the hands of the person or entity from which such amounts were acquired.

(b) Such currency and credits may be transferred by the Issuer to any person or entity and upon such transfer shall be freely available for use by such person or entity in the territory of the Republic of Panama in accordance with its laws.

ARTICLE 4

(a) Any dispute between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama regarding the interpretation of this Agreement or which, in the opinion of either party hereto, presents a question of international law arising out of any project or activity for which Investment Support has been provided shall be resolved, insofar as possible, through negotiations between the two Governments. If, six months following a request for negotiations hereunder, the two Governments have not resolved the dispute, the dispute, including the question of whether such dispute presents a question of international law, shall be submitted, at the initiative of either Government, to an arbitral tribunal for resolution in accordance with paragraph (b) of this Article.

(b) The arbitral tribunal referred to in paragraph (a) of this Article shall be established and shall function as follows:

(i) Each Government shall appoint one arbitrator. These two arbitrators shall by agreement designate a president of the tribunal who shall be a citizen of a third state and whose appointment shall be subject to acceptance by the two Governments. The arbitrators shall be appointed within three months, and the president within six months, of the date of receipt of either Government's request for arbitration. If the appointments are not made within the foregoing time limits, either Government may, in the absence of any other agreement, request the Secretary-General of the International Centre for the Settlement of Investment Disputes to make the necessary appointment or appointments. Both Governments hereby agree to accept such appointment or appointments.

(ii) Decisions of the arbitral tribunal shall be made by majority vote and shall be based on the applicable principles and rules of international law. Its decision shall be final and binding.

(iii) During the proceedings, each Government shall bear the expense of its arbitrator and of its representation in the proceedings before the tribunal, whereas the expenses of the president and other costs of the arbitration shall be paid in equal parts by the two Governments. In its award, the arbitral tribunal may reallocate expenses and costs between the two Governments.

(iv) In all other matters, the arbitral tribunal shall regulate its own procedures.

ARTICLE 5

(a) This Agreement shall enter into force on the date on which the Government of the Republic of Panama notifies the Government of the United States of America that all legal requirements for entry into force of this Agreement have been fulfilled. Upon so entering into force, this Agreement shall replace and supercede the Agreement between the United States of America and the Republic of Panama on the Guaranty of Private Investments, effected by exchange of notes signed at Washington, January 23, 1961, and any matter relating to Investment Support or otherwise pending under such agreement shall be treated or disposed of under the terms of this Agreement.

(b) This Agreement shall continue in force until six months from the date of a receipt of a note by which one Government informs the other of an intent to terminate this Agreement. In such event, the provisions of this Agreement shall, with respect to Investment Support provided while this Agreement was in force, remain in force so long as such Investment Support remains outstanding, but in no case longer than twenty years after the termination of this Agreement.

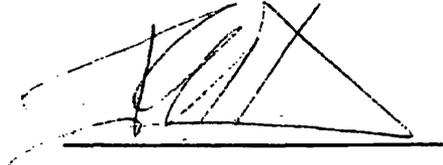
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Panama City, Panama, on the 19th day of April 2000, in duplicate, in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

**FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:**



**FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF PANAMA:**



[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO RELATIVO AL FOMENTO DE LA INVERSIÓN

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Y

EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de los Estados Unidos de América,

Afirmando su interés común en alentar las actividades económicas en la República de Panamá que promuevan el desarrollo de los recursos económicos y la capacidad productiva de la República de Panamá, y

Reconociendo que este objetivo puede fomentarse por medio del apoyo a la inversión, en forma de los seguros y reaseguros de la inversión, las inversiones de deuda y capital y las garantías de la inversión que proporciona la *Overseas Private Investment Corporation* (“OPIC”), a la vez institución de desarrollo y organismo de los Estados Unidos de América, establecido por el Congreso de los Estados Unidos de América de conformidad con la Ley de Ayuda al Exterior de 1961, enmendada,

Han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1

A efectos del presente Acuerdo, las expresiones siguientes tienen el significado que se les da en el mismo, a saber:

Por “Apoyo a la Inversión” se entiende toda inversión de deuda o de capital, toda garantía de la inversión y todo seguro o reaseguro de la inversión que proporcione el Emisor con respecto a algún proyecto en el territorio de la República de Panamá.

Por “Emisor” se entiende la OPIC y cualquier organismo estadounidense sucesor, así como cualquier agente de uno o de otro.

Por “Impuestos” se entiende todo impuesto, tributo, contribución, derecho de timbre, derecho de aduana y tasas que se graven en la República de Panamá, directos e indirectos, presentes o futuros, y todas las responsabilidades conexas.

ARTÍCULO 2

Los dos Gobiernos confirman su entendimiento en el sentido de que las actividades del Emisor son de índole gubernamental, por lo cual:

(a) El Emisor no quedará sujeto a regulación con arreglo al derecho de la República de Panamá relativa a las empresas o instituciones aseguradoras o financieras, pero en lo relativo a su Apoyo a la Inversión se le concederán todos los derechos y tendrá acceso a todos los recursos que se ofrezcan a dichas empresas o instituciones, ya sean nacionales, extranjeras o multinacionales.

(b) El Emisor, sus activos, propiedades, ingresos, y sus operaciones y transacciones autorizados por el presente Acuerdo estarán exentos de todo Impuesto, así como de la obligación de recaudarlo y pagarlo.

(c) Cuando el Emisor efectúe un pago a cualquier persona o entidad, o ejerza sus derechos como acreedor o subrogatorio en relación con cualquier Apoyo a la Inversión, el Gobierno de la República de Panamá reconocerá la cesión al Emisor, o la adquisición por éste, de todo dinero en efectivo, cuentas, créditos, instrumentos u otros activos relacionados con dicho pago o con el ejercicio de dichos derechos, así como la sucesión en favor del Emisor de cualquier derecho, título, reivindicación, privilegio o derecho de demanda que exista o surja en relación con los mismos. En la medida en que las leyes de la República de Panamá invaliden o prohíban, en todo o en parte, la adquisición de bienes, incluidos los bienes raíces, en el territorio de la República de Panamá por parte del Emisor, el Gobierno de la República de Panamá permitirá al Emisor adoptar las medidas necesarias para que dichos bienes se cedan a una entidad permitida a poseerlos con arreglo al derecho de la República de Panamá.

(d) Con respecto a cualesquier intereses cedidos al Emisor o intereses a los que el Emisor suceda en virtud de este Artículo, el Emisor no ejercerá derechos superiores a los de la persona o entidad de la cual fueron recibidos dichos intereses, siempre y cuando el presente Acuerdo no limite el derecho del Gobierno de los Estados Unidos de América, en su condición soberana, a hacer valer una demanda en virtud del derecho internacional, a diferencia de los derechos que le correspondan en calidad de Emisor con arreglo al párrafo (c) de este Artículo.

ARTÍCULO 3

(a) A las sumas en moneda de la República de Panamá, incluso en dinero en efectivo, cuentas, créditos, instrumentos o de otra forma, adquiridas por el Emisor al efectuar un pago o al ejercer sus derechos como acreedor, en relación con cualquier Apoyo a la Inversión proporcionado por el Emisor para un proyecto en la República de Panamá, se le concederá un trato en el territorio de la República de Panamá, en cuanto a su uso y conversión, no menos favorable que el trato al que dichos fondos hubieran tenido derecho en posesión de la persona o entidad de la cual hayan sido adquiridos.

(b) Dicha moneda y dichos créditos podrá cederlos el Emisor a cualquier persona o entidad, y al efectuarse esa cesión quedarán a la libre disposición de esa persona o entidad, para su uso en el territorio de la República de Panamá conforme a su legislación.

ARTÍCULO 4

(a) Toda controversia entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República de Panamá relativa a la interpretación del presente Acuerdo o que, en la opinión de cualquiera de las Partes en el mismo, suscite una cuestión de derecho internacional a consecuencia de cualquier proyecto o actividad para la cual se haya proporcionado Apoyo a la Inversión, se resolverá, en la medida de lo posible, por medio de negociaciones entre los dos Gobiernos. Si, seis meses después de la presentación de una solicitud de negociaciones conforme al presente Acuerdo, los dos Gobiernos no han resuelto la controversia, ésta, incluida la cuestión de si dicha controversia suscita una cuestión de derecho internacional, a iniciativa de cualquiera de esos Gobiernos se someterá a un tribunal arbitral para su resolución con arreglo al párrafo (b) de este Artículo.

(b) El tribunal de arbitraje a que se refiere el párrafo (a) de este Artículo se establecerá y ejercerá sus funciones conforme a lo siguiente:

(i) Cada Gobierno nombrará a un árbitro. Esos dos árbitros nombrarán de acuerdo al presidente del tribunal, que será nacional de un tercer estado y cuyo nombramiento estará sujeto a la aprobación de los dos Gobiernos. Los árbitros serán nombrados en el plazo de tres meses, y el presidente en el de seis meses, a partir de la fecha de recibo de la solicitud de arbitraje presentada por uno u otro Gobierno. Si los nombramientos no se efectúan en los plazos antedichos, cualquiera de los Gobiernos podrá, a falta de cualquier otro acuerdo, solicitar al Secretario General del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones que efectúe el nombramiento o los nombramientos necesarios. Por el presente, los dos Gobiernos convienen en aceptar dichos nombramiento o nombramientos.

(ii) Las decisiones del tribunal de arbitraje se tomarán por mayoría de votos y se basarán en los principios y las normas pertinentes del derecho internacional. Su decisión será definitiva y vinculante.

(iii) Durante la actuación del tribunal de arbitraje, cada Gobierno sufragará los gastos de su árbitro y de su representación ante el tribunal, mientras que los gastos del presidente y otros costos del arbitraje los sufragará los dos Gobiernos a partes iguales. En el laudo, el tribunal podrá estipular otra distribución de costos y gastos entre los dos Gobiernos.

(iv) En los demás asuntos, el tribunal de arbitraje fijará su propio reglamento.

ARTÍCULO 5

(a) El presente Acuerdo surtirá efecto en la fecha en que el Gobierno de la República de Panamá notifique al Gobierno de los Estados Unidos de América que se han cumplido todos los requisitos legales para su entrada en vigor. Al surtir efecto de esa forma, el presente Acuerdo sustituirá al Acuerdo entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá sobre Garantías de Inversiones Privadas, concertado por canje de notas firmado en Washington el 23 de enero de 1961, y cualquier asunto relativo al Apoyo a la Inversión o que esté de otra forma pendiente de resolución conforme a dicho Acuerdo se tratará o resolverá conforme a los términos del presente Acuerdo.

(b) El presente Acuerdo continuará en vigor hasta seis meses a partir de la fecha de recibo de una nota por la cual uno de los Gobiernos notifique al otro que se propone denunciar el presente Acuerdo. En ese caso, las disposiciones del presente Acuerdo con respecto al Apoyo a la Inversión proporcionado mientras el presente Acuerdo haya estado en vigor continuarán vigentes mientras esté pendiente de pago dicho Apoyo a la Inversión, aunque no después de los veinte años a partir de la terminación del presente Acuerdo.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Panamá, República de Panamá, el día 19 de abril de 2000, en dos ejemplares, en español e inglés, ambos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE PANAMÁ**



**JOAQUIN E. JACOME DIEZ
MINISTRO DE COMERCIO E INDUSTRIAS**

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**



**GEORGE MUÑOZ
PRESIDENT
OVERSEAS PRIVATE INVESTMENT
CORPORATION**

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD DE PROMOTION DES INVESTISSEMENTS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA

Le Gouvernement des États Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama, Affirmant leur désir commun d'encourager les activités économiques favorables au développement des ressources économiques et des capacités de production de la République du Panama, et

Reconnaissant que la réalisation de cet objectif peut être encouragée par le soutien à l'investissement sous forme d'assurance et de réassurance des investissements, de placements par emprunt et en actions, et de garanties d'investissement fournis par l'Overseas Private Investment Corporation (« OPIC »), institution de développement et organisme des États-Unis d'Amérique créé par le Congrès des États-Unis d'Amérique, conformément à la Loi relative à l'aide extérieure de 1961, telle que modifiée,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Dans le présent Accord, les expressions et termes suivants sont définis comme suit :

L'expression « soutien à l'investissement » désigne tout placement par emprunt ou en actions, toute garantie d'investissement et toute assurance ou réassurance consentis par l'organisme émetteur au titre d'un projet réalisé sur le territoire de la République du Panama.

L'expression « organisme émetteur » désigne l'OPIC et tout organisme des États-Unis d'Amérique qui lui succède, ainsi que tout agent de l'un ou de l'autre.

Le terme « impôts » désigne tous les impôts, prélèvements, droits de douane, droits de timbre, droits et charges actuels ou futurs, directs ou indirects, en vigueur dans la République du Panama et toutes les obligations qui en découlent.

Article 2

Les deux Gouvernements confirment qu'ils comprennent que les activités de l'organisme émetteur sont de nature gouvernementale, et par conséquent :

a) L'organisme émetteur n'est pas assujéti à la législation de la République du Panama applicable aux organismes financiers ou d'assurance, mais en fournissant un soutien à l'investissement, il bénéficie de tous les droits et a accès à toutes les réparations de toute entité similaire, qu'elle soit nationale, étrangère ou multilatérale.

b) L'organisme émetteur, ses actifs, biens et revenus, ainsi que ses opérations et transactions autorisées par le présent Accord, sont exonérés de tous impôts ainsi que de toute responsabilité concernant la perception et le paiement de tout impôt.

c) Lorsque l'organisme émetteur effectue un paiement à une personne ou un entité quelconque, ou qu'il exerce ses droits de créancier ou de subrogé, dans le cadre d'un soutien aux

investissements, le Gouvernement de la République du Panama reconnaît le transfert ou l'acquisition par l'organisme émetteur d'argent, comptes, crédits, instruments ou autres actifs concernés, ainsi que la succession de l'organisme émetteur sur tout droit, titre, réclamation, privilège ou motif d'action actuel ou futur s'y rapportant. Si les lois de la République du Panama invalident ou interdisent, partiellement ou totalement, l'acquisition par l'organisme émetteur de tout intérêt sur des biens, y compris des biens immobiliers, sur le territoire de la République du Panama, le Gouvernement de la République du Panama permettra à l'organisme émetteur de prendre les dispositions idoines pour que ces intérêts de propriété soient transférés à une entité qui est autorisée à les détenir en vertu de la législation de la République du Panama.

d) Concernant les intérêts transférés à l'organisme émetteur ou les intérêts subrogés à celui-ci en vertu du présent article, l'organisme émetteur ne peut faire valoir d'autres droits hormis ceux de la personne physique ou morale de laquelle ces droits ont été reçus, étant entendu que rien dans le présent Accord ne limite le droit du Gouvernement des États-Unis d'Amérique à faire valoir un droit en vertu du droit international en sa qualité d'État souverain, indépendamment de tout droit dont il pourrait être détenteur en tant qu'organisme émetteur aux termes du paragraphe c) du présent article.

Article 3

a) Les montants dans la monnaie de la République du Panama, y compris les liquidités, les comptes, les crédits, les instruments ou autres, acquis par l'organisme émetteur lors d'un versement ou dans le cadre de l'exercice de ses droits en tant que créancier en relation avec un soutien à l'investissement pour un projet dans la République du Panama, bénéficient, sur le territoire de ce pays, d'un traitement qui n'est pas moins favorable, en ce qui concerne l'utilisation et la conversion, que celui qui aurait été accordé à la personne physique ou morale auprès de laquelle ces montants ont été acquis.

b) Les devises et crédits en question peuvent être transférés par l'organisme émetteur à toute personne physique ou morale, et libres d'accès par ladite personne physique ou morale sur le territoire de la République du Panama, conformément à sa législation.

Article 4

a) Tout différend entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama concernant l'interprétation du présent Accord ou qui, de l'avis de l'une ou de l'autre partie, soulève une question de droit international en rapport avec un projet ou une activité dans le cadre du soutien à l'investissement, est réglé dans la mesure du possible par voie de négociation entre les deux Gouvernements. Si, dans les six mois suivant une demande de négociation à cet effet, les deux Gouvernements ne sont pas parvenus à le régler, le différend, y compris la question de savoir s'il comporte un élément de droit international, est soumis, sur l'initiative de l'un ou de l'autre Gouvernement, à un tribunal arbitral pour être réglé conformément au paragraphe b) du présent article.

b) Le tribunal arbitral visé au paragraphe a) du présent article est constitué et fonctionne de la manière suivante :

- i) Chaque Gouvernement nomme un arbitre. Les deux arbitres désignent d'un commun accord un président du tribunal qui doit être un ressortissant d'un État tiers et dont la

nomination est subordonnée à l'accord des deux Gouvernements. Les arbitres sont nommés dans un délai de trois mois et le président dans un délai de six mois à compter de la date de réception de la demande d'arbitrage présentée par l'un ou l'autre des Gouvernements. Si les nominations ne sont pas faites dans les délais prescrits, chacun des deux Gouvernements pourra, en l'absence de tout autre accord, demander au Secrétaire général du Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements de procéder à la nomination ou aux nominations nécessaires. Les deux Gouvernements s'engagent par le présent Accord à accepter la ou les nominations.

- ii) Les décisions du tribunal arbitral sont prises à la majorité des voix et fondées sur les principes et règles applicables du droit international. Ses sentences sont définitives et ont force exécutoire.
- iii) Pendant la procédure, chacun des Gouvernements prend à sa charge les frais de son arbitre et de sa représentation devant le tribunal arbitral, mais les frais du président et les autres frais de l'arbitrage sont répartis à égalité entre les deux Gouvernements. Dans sa sentence, le tribunal arbitral peut, à sa discrétion, répartir d'une autre manière les frais et les dépenses entre les deux Gouvernements.
- iv) À tous autres égards, le tribunal arbitral arrête lui-même sa procédure.

Article 5

a) Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle le Gouvernement de la République du Panama notifie au Gouvernement des États-Unis d'Amérique que toutes les conditions juridiques nécessaires à son entrée en vigueur ont été satisfaites. À son entrée en vigueur, le présent Accord remplace et supplante l'Accord entre les États-Unis d'Amérique et la République du Panama relatif à la garantie des investissements privés, conclu par échange de notes, signé à Washington le 23 janvier 1961, et toute question relative au soutien à l'investissement ou en suspens en vertu de cet Accord est traitée ou évacuée selon les termes de celui-ci.

b) Le présent Accord demeure en vigueur pendant six mois à compter de la date de réception d'une note par laquelle l'un des deux Gouvernements informe l'autre de son intention de le dénoncer. En pareil cas, les dispositions du présent Accord relatives au soutien à l'investissement accordé pendant la durée de validité du présent Accord resteront en vigueur tant que le soutien à l'investissement en question reste dû, mais en aucun cas plus de 20 ans après l'expiration du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur Gouvernement, ont signé le présent Accord.

FAIT à Panama, au Panama, le 19 avril 2000, en double exemplaire, en langues espagnole et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

JOAQUIN E. JACOME DIEZ
Ministre du commerce et de l'industrie

Pour le Gouvernement de la République du Panama :

GEORGE MUNOZ
Président
Overseas Private Investment Corporation

No. 50896

**United States of America
and
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland**

Memorandum of Understanding between the Secretary of Defense on behalf of the Department of Defense of the United States of America and the Secretary of State for Defence of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning cooperative participation in research and development projects (with annexes and appendix). Washington, 11 April 2000 and 26 April 2000

Entry into force: *26 April 2000 by signature, in accordance with article XVI*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**États-Unis d'Amérique
et
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**

Mémorandum d'accord entre le Secrétaire de la défense au nom du Département de la défense des États-Unis d'Amérique et le Secrétaire d'État de la défense du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la participation coopérative à des projets de recherche et de développement (avec annexes et appendice). Washington, 11 avril 2000 et 26 avril 2000

Entrée en vigueur : *26 avril 2000 par signature, conformément à l'article XVI*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 50897

**United States of America
and
Azerbaijan**

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Azerbaijan regarding cooperation to facilitate the provision of assistance. Baku, 11 May 2000

Entry into force: *provisionally on 11 May 2000 by signature*

Authentic texts: *Azerbaijani and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

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

Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan relatif à la coopération en vue de faciliter la fourniture d'une assistance. Bakou, 11 mai 2000

Entrée en vigueur : *provisoirement le 11 mai 2000 par signature*

Textes authentiques : *azerbaïdjanais et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[AZERBAIJANI TEXT – TEXTE AZERBAÏDJANAIS]

**Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti və
Azərbaycan Respublikası Hökuməti arasında
Yardım Göstərilməsinin Asanlaşdırılmasına dair
Əməkdaşlıq Haqqında**

Saziş

Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti və Azərbaycan Respublikası Hökuməti (bundan sonra "Tərəflər"):

Azərbaycan xalqının mənafeyi üçün humanitar və texniki-iqtisadi yardım təminatını asanlaşdırmaq üçün əməkdaşlığa dair Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti və Azərbaycan Respublikası Hökumətinin maraqlarını nəzərə alaraq; və

Bu yardımın səmərəliliyini təmin etmək üçün müəyyən praktiki tədbirlərin həyata keçirilməsinin zəruriliyini nəzərə alaraq;

Aşağıdakılar barədə razılığa gəldilər:

Maddə I

Azadolma və Toxunulmazlıqlar

(A) Birləşmiş Ştatların yardım proqramları ilə əlaqədar əldə edilmiş, yaxud istifadə olunan mallar, ləvazimatlar, avadanlıqlar materiallar, texnika, ixtisaslaşdırma kursları, xidmətlər və digər əmlaklar, o cümlədən pul vəsaitləri ölkəyə idxal, yaxud ölkədən ixrac olunarkən, həmçinin ölkə daxilində alınarkən və istifadə edilərkən hər cür əlavə dəyər vergisindən, əmlak vergisindən, tariflərdən, gömrük rüsumlarından, idxal vergisindən və Azərbaycan Respublikası Hökuməti və onun aidiyyəti olan orqan və təşkilatları tərəfindən təyin edilmiş digər bu kimi vergi və haqqlardan azad olunurlar.

(B) Birləşmiş Ştatların yardım proqramlarını həyata keçirmək üçün məsuliyyət daşıyan hər hansı təşkilat, o cümlədən, Amerika Birləşmiş Ştatları Hökumətinin hər hansı təşkilatı və Azərbaycanın vətəndaşı, yaxud adi rezidenti olmayan hər hansı şəxs, və bu kimi təşkilatın Azərbaycanın vətəndaşı və yaxud adi rezidenti olmayan personalı və ya məişət xidmətləri göstərən podratçıları aşağıdakılardan azad ediliblər:

(1) Birləşmiş Ştatların yardım proqramlarının həyata keçirilməsi ilə əlaqədar əldə edilən gəlir üzrə Azərbaycan Respublikası Hökuməti və onun aidiyyəti olan orqan və təşkilatları tərəfindən təyin edilmiş gəlir vergisi, sosial təminat vergisi və ya digər vergilərdən; və

(2) Ölkəyə idxal və ölkədən ixrac olunan və ya ölkə daxilində istifadə edilən və personalın və ya onların ailə üzvlərinin şəxsi istifadəsi üçün nəzərdə tutulmuş əşya və yaşayış ləvazimatlarına aid hər hansı əlavə dəyər vergisi, əmlak vergisi, tariflər, haqqlar, gömrük rüsumları, idxal vergisi və bu kimi digər vergilər və haqqların ödənişindən.

(C) Bu Sazişlə ödənişdən azad olan, lakin ödənilmiş olan hər hansı əlavə dəyər vergisi, əmlak vergisi, tariflər, haqqlar, gömrük rüsumları, idxal vergisi və başqa bu kimi vergi və haqqlar bu saziş qüvvəyə mindikdən sonra ona əsasən vergilərdən azad olan təşkilat və ya şəxsə vaxtlı-vaxtında həmin təşkilatın və ya şəxsin yazılı müraciəti əsasında geri ödənilir;

(D) Amerika Birləşmiş Ştatlarının Azərbaycandakı yardım proqramları ilə əlaqədar Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti tərəfindən və ya ABŞ Hökuməti üçün istifadə olunan təyyarə və gəmilərin gəlişi və onların hərəkəti Azərbaycan Respublikası Hökuməti və onun aidiyyəti olan orqan və təşkilatları tərəfindən təyin edilmiş enmə haqqı, naviqasiya və liman rüsumları, vegilər və bu kimi başqa xərclərdən azad olunurlar.

(E) Azərbaycan Respublikası Hökuməti Azərbaycan Respublikasında Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti və onun personalına, podratçıları və podratçıların personalına bu saziş əsasında nəzərdə tutulan fəaliyyətlə bağlı müqavilə ilə əlaqədar olan iddialardan fərqli olan hüquqi icraat və iddialara münasibətdə və Azərbaycan Respublikasında hər hansı şəxsə dəyən zərərə və ya ölüm və ya xəsarətlə əlaqədar təminat verir. Bu Maddənin müddəalan iştirakçı dövlətlərin öz milli qanunvericiliklərinə müvafiq olaraq kompensasiyaları ödəməkdən azad etmir.

Maddə II Personalın Statusu

Birləşmiş Ştatların yardım proqramı ilə əlaqədar Azərbaycanda olan Amerika Birləşmiş Ştatları Hökumətinin mülki və hərbi personalı üçün 1961-ci il, 18 aprel tarixli "Diplomatik Əlaqələr haqqında Vyana Konvensiyası" əsasında İcraçı və Texniki Personal üçün nəzərdə tutulmuş

statusa uyğun status müəyyən edilir. Bu Sazişdəki şərtlər heç bir vəchlə digər sazişlər əsasında bu kimi personala verilən xüsusi imtiyaz və toxunulmazlıq hüquqlarını azaldan kimi təfsir edilə bilməz.

Maddə III Yoxlama və Audit

Amerika Birləşmiş Ştatları Hökumətinin nümayəndələri əsaslandırılmış müraciət əsasında, Birləşmiş Ştatların yardım proqramları ilə əlaqədar verilmiş və ya istifadə olunan hər bir mal, avadanlıqlar, ləvazimatlar, materiallar, texnika, ixtisaslaşdırma kursları, xidmətlər və ya digər əmlakların, pul vəsaitləri də daxil olmaqla, necə istifadə olunması və istifadə olunan yeri üzrə yoxlama apara bilər; və Amerika Birləşmiş Ştatlarının Azərbaycanca yardım göstərdiyi müddətdə və həmin müddətdən sonrakı üç il ərzində bu yardımla əlaqədar edilmiş hər hansı hesabat və digər sənədləri onların harada olmasından asılı olmayaraq yoxlaya və ya audit edə bilər.

Maddə IV Yardımanın İstifadəsi

Amerika Birləşmiş Ştatlarının yardım proqramları ilə əlaqədar verilmiş və ya istifadə edilən hər hansı mal, avadanlıqlar, ləvazimatlar, materiallar, texnika, ixtisaslaşdırma kursları, xidmətlər və ya əmlaklar, pul vəsaitləri də daxil olmaqla, yalnız Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti və Azərbaycan Respublikası Hökuməti arasında razılaşdırılmış məqsədlər üçün istifadə olunacaq. Əgər bu mallar, avadanlıqlar, ləvazimatlar, materiallar, texnika, ixtisaslaşdırma kursları, xidmətlər və ya əmlaklar, pul vəsaitləri də daxil olmaqla, belə proqramlar üçün razılaşdırılmış məqsədlərə deyil, digər məqsədlər üçün istifadə olunarsa və Amerika Birləşmiş Ştatlarının Hökuməti müəyyən etsə ki, Azərbaycan Respublikası Hökuməti müvafiq addımlar atmaqla bunun qarşısını ala bilərdi, onda Azərbaycan Respublikası Hökuməti edilən müraciət əsasında bu mallara, avadanlıqlara, ləvazimatlara, materiallara, texnika, ixtisaslaşdırma kurslarına, xidmətlər və ya əmlaklara, pul vəsaitləri də daxil olmaqla, sərf edilmiş məbləği ABŞ

dolları ilə Amerika Birləşmiş Ştatları Hökumətinə ödəyəcəkdir və Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti öz qərarı ilə bu məbləği Azərbaycana göstərilən yardımla əlaqədar digər xərcləri ödəmək üçün istifadə edə bilər.

Maddə V Digər Sazişlər

Amerika Birləşmiş Ştatları Hökuməti və Azərbaycan Respublikası Hökuməti qəbul edirlər ki, Birləşmiş Ştatların konkret yardım fəaliyyəti ilə əlaqədar əlavə tədbirlər və ya sazişlər lazım ola və ya arzu oluna bilərlər. Bu Saziş və gələcəkdə hər hansı bu kimi yazılı sazişlər arasında uyğunsuzluq olarsa, həmin sonrakı yazılı sazişlərin müddəaları üstünlük təşkil edəcəkdir.

Maddə VI Qüvvəyə Minmə

Hazırkı Saziş Tərəflər arasında imzalandığı tarixdən müvəqqəti olaraq tətbiq olunur və Tərəflər arasında bu Sazişin qüvvəyə minməsi üçün tələb olunan müvafiq dövlətdaxili prosedurların yerinə yetirilməsini təsdiqləyən diplomatik notalar mübadiləsinin tarixindən qüvvəyə minəcəkdir. Hər bir tərəf 90 (doxsan) gün əvvəl yazılı şəkildə digər tərəfi məlumatlandırmaq şərti ilə bu Sazişi ləğv edə bilər. Belə halda bu Sazişin müddəaları onun ləğv edildiyi günə qədər həyata keçirilmiş yardıma aid olunmaqda davam edəcəkdir.

Bakı şəhəri, 11 May 2000-ci ildə, iki nüsxədə, Azərbaycan və İngilis dillərində olmaqla imzalanmışdır, hər iki mətn eyni qüvvəyə malikdir.


Amerika Birləşmiş Ştatları
Hökuməti adından


Azərbaycan Respublikası
Hökuməti adından

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN REGARDING COOPERATION TO FACILITATE THE PROVISION OF ASSISTANCE

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Azerbaijan (hereinafter the "Parties"):

Recognizing the interests of the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Azerbaijan in cooperating to facilitate the provision of humanitarian and technical economic assistance to benefit the people of Azerbaijan; and

Recognizing the need to make certain practical arrangements to help ensure the effectiveness of that assistance;

Have agreed as follows:

**Article I
Exemptions and Immunities**

(A) Commodities, supplies, equipment, materials, technology, training, services or other property, including funds, provided or utilized in connection with United States assistance programs may be imported into, exported from, acquired in, or used in Azerbaijan free from any valued-added taxes, property taxes, tariffs, dues, customs duties, import taxes, and other similar taxes or charges imposed by the Government of the Republic of Azerbaijan or any subdivision thereof.

(B) Any organization, including any United States Government organization, and any person who is not a national of or ordinarily resident in Azerbaijan, that has responsibility for implementing United States assistance programs, and any personnel or personal services contractors of such an organization who are not nationals of or ordinarily resident in Azerbaijan, shall be exempt from:

(1) any income, social security or other taxes imposed by the Government of the Republic of Azerbaijan, or any subdivision thereof, regarding income received in connection with the implementation of United States assistance programs; and

(2) the payment of any valued-added taxes, property taxes, tariffs, dues, customs duties, import taxes, and other similar taxes or charges upon personal or household goods imported into, exported from, or used in Azerbaijan for the personal use of such personnel or members of their families.

(C) Any valued-added taxes, property taxes, tariffs, dues, customs duties, import taxes, and other similar taxes or charges for which exemption is provided by this Agreement but which are paid, subsequent to the entry into force of this Agreement, by an organization

or person entitled to such exemption under this Agreement, shall be timely reimbursed to such organization or person upon documented request.

(D) The access and movement of aircraft and vessels operated by or for the Government of the United States of America in connection with United States assistance programs in Azerbaijan shall be free of landing fees, navigation charges, port charges, tolls and similar charges by the Government of the Republic of Azerbaijan or any subdivision thereof.

(E) The Government of the Republic of Azerbaijan shall, in respect of legal proceedings and claims, other than contractual claims, hold harmless and indemnify the Government of the United States and its personnel, contractors, and contractors' personnel, against damages, or death or injury to any persons in the Republic of Azerbaijan, arising out of activities under this Agreement. The provisions of this Article shall not prevent the Parties from providing compensation in accordance with their national laws.

Article II Status of Personnel

Civilian and military personnel of the United States Government present in Azerbaijan in connection with United States assistance programs shall be accorded status equivalent to that accorded administrative and technical staff personnel under the Vienna Convention on Diplomatic Relations of April 18, 1961. Nothing in this agreement shall be construed to derogate from privileges and immunities granted to such personnel under other agreements.

Article III Inspection and Audit

Upon reasonable request, representatives of the Government of the United States of America may examine the utilization of any commodities, supplies, equipment, materials, technology, training, services or other property, including funds, provided or utilized in connection with United States assistance programs at sites of their location or use; and may inspect or audit any records or other documentation in connection with the assistance wherever such records or documentation are located during the period in which the United States provides assistance to Azerbaijan and for three years thereafter.

Article IV Use of Assistance

Any commodities, supplies, equipment, materials, technology, training, services or other property, including funds, provided or utilized in connection with United States assistance programs will be used solely for the purposes agreed upon between the Governments of the United States of America and the Republic of Azerbaijan. If use of any such commodities, supplies, equipment, materials, technology, training, services or other property, including funds, occurs for purposes other than those agreed upon under such programs, which the Government of the United States of America determines could reasonably have been prevented by appropriate action of the Government of the Republic of Azerbaijan, the Government of Azerbaijan upon request shall refund in United States dollars to the Government of the United States of America the amount disbursed for such commodities, supplies, equipment, materials, technology, training, services or other

property, including funds. The Government of the United States of America may, in its discretion, make available the amount refunded to finance other costs of assistance provided for Azerbaijan.

**Article V
Other Agreements**

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Azerbaijan recognize that further arrangements or agreements may be necessary or desirable with respect to particular United States assistance activities. In case of any inconsistency between this agreement and any such further written agreements, the provisions of such further written agreements shall prevail.

**Article VI
Entry Into Force**

This Agreement shall be applied provisionally upon signature by the parties and shall enter into force upon the date on which the parties exchange diplomatic notes confirming the completion by each party of all applicable internal procedures required for the entry into force of this agreement. This Agreement may be terminated by either Party upon 90 (ninety) days' prior written notice delivered to the other Party. In such event, the provisions of this Agreement shall continue to apply with respect to assistance furnished before the date of termination of this Agreement.

Done at Baku, this ^{11th} day of ~~May~~ 2000, in duplicate in the English and Azerbaijani languages, both texts being equally authentic.



FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA



FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF AZERBAIJAN

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'AZERBAÏDJAN RELATIF À LA
COOPÉRATION EN VUE DE FACILITER LA FOURNITURE D'UNE
ASSISTANCE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan (ci-après dénommés les « Parties »),

Conscients l'intérêt commun du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et du Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan à coopérer pour faciliter la fourniture de l'assistance humanitaire, technique et économique au bénéfice du peuple azerbaïdjanais, et

Conscients de la nécessité de prendre diverses dispositions pratiques pour assurer l'efficacité de cette assistance,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Exonérations et immunités

A. Les produits de base, approvisionnements, équipements, matériaux et matériels, technologies, formations, services ou autres biens, y compris les fonds, fournis ou utilisés en lien avec des programmes d'assistance des États-Unis, peuvent être importés, exportés, acquis ou utilisés en Azerbaïdjan et sont exonérés des taxes sur la valeur ajoutée, des impôts fonciers, des droits, des redevances, des droits de douane, des taxes à l'importation et autres taxes ou charges similaires imposés par le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan ou toute subdivision de celui-ci.

B. Toute organisation, notamment tout organisme du Gouvernement des États-Unis, et toute personne qui n'est pas un ressortissant ou un résident régulier de l'Azerbaïdjan, qui a la responsabilité de la mise en œuvre de programmes d'assistance des États-Unis, ainsi que tout membre du personnel ou prestataire de services individuels d'une telle organisation n'ayant pas la qualité de ressortissant ou de résident azerbaïdjanais, sont exonérés :

1. De tout impôt sur le revenu, cotisations sociales et autres prélèvements obligatoires perçus par le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan ou toute subdivision de celui-ci, sur les revenus perçus dans le cadre de la mise en œuvre de programmes d'assistance des États-Unis; et
2. Des taxes sur la valeur ajoutée, impôts fonciers, droits, redevances, droits de douane, taxes à l'importation et autres taxes ou charges similaires sur les effets personnels ou le mobilier domestique importés en Azerbaïdjan, exportés à partir de ce pays, ou utilisés sur le territoire azerbaïdjanais pour l'usage personnel du personnel et des membres de leur famille.

C. Les taxes sur la valeur ajoutée, impôts fonciers, droits, redevances, droits de douane, taxes à l'importation et autres taxes ou charges similaires pour lesquels le présent Accord prévoit une exonération, mais qui n'en sont pas moins acquittés après l'entrée en vigueur du présent

Accord par une organisation ou une personne admissible à l'exonération en vertu du présent Accord, sont remboursés sans délai sur présentation d'une demande accompagnée de justificatifs.

D. L'accès et la circulation des aéronefs et des navires utilisés par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique dans le cadre des programmes d'assistance des États-Unis en Azerbaïdjan ne sont pas soumis aux droits d'atterrissage et de navigation, aux frais portuaires, aux péages et aux redevances similaires imposés par la République d'Azerbaïdjan ou toute subdivision de celle-ci.

E. S'agissant de procédures judiciaires et de réclamations autres que contractuelles, le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan dégage de toute responsabilité et indemnise le Gouvernement des États-Unis, son personnel, ses sous-traitants et le personnel de ces derniers, pour tout dommage, décès ou préjudice corporel survenus en République d'Azerbaïdjan dans le cadre d'activités réalisées en vertu du présent Accord. Les dispositions du présent article n'empêchent pas les Parties de verser des indemnités conformément à leur législation nationale.

Article II. Statut du personnel

Le personnel civil et militaire du Gouvernement des États-Unis présent en Azerbaïdjan dans le cadre des programmes d'assistance des États-Unis bénéficie d'un statut équivalent à celui accordé aux membres du personnel administratif et technique en vertu de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme dérogeant aux privilèges et immunités octroyés aux membres du personnel en vertu d'autres accords.

Article III. Inspection et vérification

Suite à une demande raisonnable, des représentants du Gouvernement des États-Unis d'Amérique peuvent examiner l'utilisation des produits de base, approvisionnements, équipements, matériels, technologies, formations, services et autres biens, y compris les fonds, fournis ou utilisés en lien avec des programmes d'assistance des États-Unis sur les sites où ils se trouvent ou sont utilisés. Ils peuvent inspecter ou vérifier tout registre ou autre document en rapport avec l'assistance, quel que soit l'endroit où ils se trouvent durant la période au cours de laquelle les États-Unis fournissent une assistance à l'Azerbaïdjan et pendant les trois années suivantes.

Article IV. Utilisation de l'assistance

Les produits de base, approvisionnements, équipements, matériels, technologies, formations, services ou autres biens, y compris les fonds, fournis ou utilisés en lien avec des programmes d'assistance des États-Unis, sont utilisés exclusivement aux fins convenues entre les Gouvernements des États-Unis d'Amérique et de la République d'Azerbaïdjan. Si des produits de base, approvisionnements, équipements, matériels, technologies, formations, services et autres biens, y compris les fonds, sont utilisés à des fins autres que celles convenues en vertu de ces programmes, et si le Gouvernement des États-Unis d'Amérique détermine qu'une telle utilisation aurait raisonnablement pu être évitée par une action adéquate du Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan, ce dernier rembourse, sur demande, au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, en dollars des États-Unis, les sommes acquittées pour ces produits de base, approvisionnements, équipements, matériels, technologies, formations, services ou autres biens, y compris les fonds. Le

Gouvernement des États-Unis d'Amérique peut, à sa discrétion, mettre à disposition les sommes remboursées pour financer d'autres dépenses liées à la fourniture d'une assistance à l'Azerbaïdjan.

Article V. Autres accords

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan reconnaissent que d'autres arrangements ou accords peuvent être nécessaires ou souhaitables en ce qui concerne certaines activités d'assistance des États-Unis. En cas d'incompatibilité entre le présent Accord et tout autre accord écrit conclu ultérieurement à cette fin, les dispositions de ce dernier prévaudront.

Article VI. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué à titre provisoire à compter de sa signature par les Parties et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques confirmant l'accomplissement par chacune d'entre elles de toutes les procédures internes requises à cette fin. Il pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des Parties moyennant un préavis écrit de 90 jours notifié à l'autre Partie. Dans ce cas, les dispositions du présent Accord continueront à s'appliquer à l'assistance fournie avant la date de dénonciation.

FAIT à Bakou, le 11 mai 2000, en double exemplaire, en langues anglaise et azerbaïdjanaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

[SIGNÉ]

Pour le Gouvernement de la République d'Azerbaïdjan :

[SIGNÉ]

No. 50898

**United States of America
and
Portugal**

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Portuguese Republic for the recovery of maintenance. Lisbon, 30 May 2000

Entry into force: *17 March 2001, in accordance with article 10*

Authentic texts: *English and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Portugal**

Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République portugaise relatif au recouvrement des aliments. Lisbonne, 30 mai 2000

Entrée en vigueur : *17 mars 2001, conformément à l'article 10*

Textes authentiques : *anglais et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF
AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE PORTUGUESE REPUBLIC FOR
THE RECOVERY OF MAINTENANCE

The Government of the United States of America

And

The Government of Portugal (hereinafter referred to as
the Contracting States),

Believing in the need to pursue a policy of cooperation
that strengthens increasingly friendly ties, and

Recognizing the impact of increasing contacts between
nationals and residents of both countries and the
subsequent establishment of family relationships which
may include children whose parents did not marry and
common-law spouses, and

Understanding the importance the recovery of maintenance
may have for the individuals involved in such
relationships, and

Recognizing the common interest and the advantages of
establishing a uniform and effective system for the
recovery of maintenance, for the recognition and
enforcement of decisions based on these maintenance
obligations, and for the taking of appropriate steps for
the determination of maternity and paternity where
necessary,

Have agreed as follows:

Article 1

Objective

The objective of the agreement is to provide for:

a. The recovery of maintenance or the reimbursement
of maintenance to which a maintenance creditor or a
public body having provided benefits for a maintenance
creditor in one Contracting State (hereinafter referred
to as the claimant) is entitled from a maintenance debtor
who is subject to the jurisdiction of the other
Contracting State (hereinafter referred to as the
respondent), when the maintenance obligation is provided
for by law;

b. The recognition and enforcement of maintenance
orders, reimbursement orders and settlements (hereinafter
referred to as maintenance decisions) made or recognized
in either Contracting State; and

c. The institution of and assistance in proceedings for the determination of maternity and paternity as may be required for the establishment of the maintenance obligation.

Article 2

Scope

1. This Agreement shall apply to maintenance obligations, as provided by the law, and arising from a family relationship of parents and children, a relationship between spouses and former spouses or, where recognized by law, common-law spouses and former common-law spouses, and including a maintenance obligation towards a child whose parents did not marry. In any case where there are no children, a maintenance obligation towards a spouse or former spouse of common-law spouse or former common-law spouse will be enforced in the United States under this Agreement only in those states and other jurisdictions of the United States that elect to do so.

2. This Agreement applies to the collection of payment arrears on a valid maintenance obligation and any applicable interest on arrears and to the modifications, variations or other official change in amounts due under an existing maintenance decision.

3. The remedies provided for in this Agreement are not exclusive and do not affect the availability of any other remedies for the enforcement of a valid maintenance obligation under the law of either Contracting State nor do they preclude the Contracting States from entering into international Agreements addressing these issues.

Article 3

Central Authorities

1. Each Contracting State shall designate a public body as Central Authority, which shall facilitate compliance with the provisions of this Agreement.

2. The Central Authority for Portugal shall be the Directorate General of Judiciary Services.

3. The Central Authority for the United States shall be the Office of Child Support Enforcement in the Department of Health and Human Services, as authorized by Title IV-D of the Social Security Act.

4. The Contracting States may designate additional public bodies to carry out any of the provisions of this Agreement in coordination with the Central Authority.

5. Any changes in the designation of the Central Authority or other public bodies by one Contracting State shall be communicated immediately to the Central Authority or other public body of the other Contracting State as designated by that Contracting State.

6. Communications shall be addressed by the Central Authority or other public body of one Contracting State directly to the Central Authority or other responsible public body of the other Contracting State as designated by that Contracting State.

Article 4

Applications and Transmission of Documents

1. An application for the recovery or reimbursement of maintenance from a respondent subject to the jurisdiction of the Contracting States (hereinafter the Requested State) shall be made by the Central Authority or other designated public body of the other Contracting State (hereinafter the Requesting State), in accordance with the applicable procedures of the Requesting State.

2. The application shall be made on a standard bilingual form to be agreed upon by the Central Authorities of both Contracting States, and shall be accompanied by all relevant documents. All documents shall be translated in the language of the Requested State.

3. The Central Authority or other designated public body of the Requesting State shall transmit the documents referred to in numbers 2 and 5 of this Article to the Central Authority or other designated public body of the Requested State.

4. Before transmitting the documents to the Requested State, the Central Authority or other designated public body of the Requesting State shall satisfy itself that they comply with the law of the Requesting State and the requirements of this Agreement.

5. When the application is based on or the documents include a decision issued by a competent court or agency establishing maternity and paternity or for the payment of maintenance:

a. The Central Authority of the Requesting State shall transmit a copy of the decision certified or verified in accordance with the requirements of the Requested State;

b. The decision shall be accompanied by a statement of finality or, if not final, a statement of enforceability and by evidence that the respondent has appeared in the proceedings or has been given notice and an opportunity to appear;

c. The Central Authority or other designated public body of the Requesting State shall notify the Central Authority or other designated public body of the Requested State of any subsequent change by operation of law in any amount required to be enforced under the decisions.

6. In carrying out their tasks under this Agreement, the Contracting States shall provide each other assistance and information within the limits of their respective laws, and consistent with any treaties related to judicial assistance in force between the Contracting States.

7. All documents transmitted under this Agreement shall be exempt from legalization.

Article 5

Functions of the Central Authority of the Requested State

The Central Authority or other designated public body of the Requested State shall take on behalf of the claimant all appropriate steps for the recovery or reimbursement of maintenance, including the institution and prosecution of proceedings for maintenance, the determination of maternity and paternity where necessary, the execution of any judicial or administrative decision and the collection and distribution of payments collected.

Article 6

Cost of services

All procedures described in this Agreement, including services of the Central Authority, and necessary legal and administrative assistance, shall be provided by the Requested State without cost to the claimant. The costs of testing blood or tissue for maternity and paternity determinations shall be borne by the Contracting State in which the proceeding takes place. A Contracting State may assess costs against the respondent appearing in that jurisdiction.

Article 7

Recognition and Enforcement of Maintenance Decisions

1. Maintenance decisions, including maintenance decisions arising from a determination of maternity and paternity, from one Contracting State shall be recognized and enforced in the other Contracting State to the extent that the facts in the case support recognition and enforcement under the applicable laws and procedures of the latter Contracting State.

2. Maintenance decisions made after the failure of the respondent to appear in the proceedings shall be considered as decisions under number 1 if it is demonstrated that notice had been given and the opportunity to be heard had been afforded in a way to satisfy the standards of the Requested State.

Article 8

Applicable law

1. All actions and proceedings under this Agreement by either Contracting State shall be carried out pursuant to the domestic law, including choice of law provisions, and procedures of that Contracting State.
2. The physical presence of the child or custodial parent shall not be required under this Agreement in proceedings in the Requested State.

Article 9

Geographical applicability

1. For Portugal, this Agreement shall apply to all national territory.
2. For the United States, this Agreement shall apply to the fifty states, American Samoa, the district of Columbia, Guam, Puerto Rico, the United States Virgin Islands, and any other jurisdiction of the United States participating in Title IV-D of the Social Security Act.

Article 10

Entry into force

1. This Agreement shall enter into force 30 days after the later of the dates on which each Contracting State has been notified in writing through the diplomatic channel that the legal requirements under domestic law for entry into force have been fulfilled.
2. This Agreement shall apply to any outstanding maintenance decision, or payment accrued under such decision, regardless of the date of that decision.

Article 11

Final Provisions

1. Either Contracting State may terminate this Agreement by a notification in writing addressed to the other Contracting State through the diplomatic channel.
2. The termination shall take effect on the first day of the third month following the receipt of the notification.
3. In the event that the domestic legal authority of either Contracting State to carry out its obligations under this Agreement ceases, in whole or in part, either Contracting State may suspend application of the Agreement, or with the Agreement of the other Contracting

State, any part of the Agreement. In that event, the Contracting States will seek, to the fullest extent practicable in accordance with domestic law, to minimize unfavorable effects on the continuing recognition and enforcement of maintenance obligations covered by this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

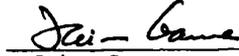
Done at Lisbon, Portugal, in duplicate, in the English and Portuguese languages both of which are equally authentic, on this 30th day of May, 2000.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF
AMERICA:



Madeleine K. Albright
Secretary of State

FOR THE GOVERNMENT
OF THE
PORTUGUESE REPUBLIC:



Jaime Gama
Minister of Foreign
Affairs

[PORTUGUESE TEXT – TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO ENTRE O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E O
GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA SOBRE COBRANÇA DE
ALIMENTOS

O Governo dos Estados Unidos da América

e

o Governo de Portugal (adiante designados como Estados
Contratantes),

Conscientes da necessidade de prosseguir uma política de
cooperação que reforce cada vez mais os laços de amizade,
e

Reconhecendo o impacto que assume o aumento de contactos
entre nacionais e residentes de ambos os países e o
subsequente estabelecimento de relações de família, aqui
podendo incluir-se filhos cujos pais não contraíram
casamento e pessoas em situação de união de facto,

Tendo em conta a importância que a cobrança de alimentos
pode ter para os indivíduos envolvidos nessas relações, e

Reconhecendo o interesse comum e as vantagens em
estabelecer um sistema uniforme e eficaz, quer para a
cobrança quer para o reconhecimento e execução das
decisões que se fundem nessas obrigações alimentares, e
bem assim, quando necessário, das diligências para a
determinação da maternidade e paternidade,

Decidem acordar no seguinte:

Artigo 1º

Objecto

O presente Acordo tem por objecto:

a. A cobrança ou o reembolso de alimentos que o
credor ou o organismo público que tenha assegurado a sua
prestação num Estado Contratante (daqui por diante
designado como credor) tem direito relativamente a um
devedor que se encontre sob a jurisdição do outro Estado
Contratante (daqui por diante designado por devedor),
desde que a obrigação de alimentos se encontre prevista
na lei, e

b. O reconhecimento e a execução das decisões sobre
prestação de alimentos, reembolso e acordos (daqui por
diante designados por decisões sobre prestações de
alimentos) proferidos e reconhecidos em qualquer Estado
Contratante.

c. A instauração e acompanhamento de acções
destinadas à determinação da maternidade e paternidade,
sempre que forem necessárias, para o estabelecimento de
obrigações alimentares.

Artigo 2º

Âmbito de Aplicação

1. Este Acordo aplica-se às prestações de alimentos
alimentares, derivadas da lei e provenientes de relação

familiar entre pais e filhos, relações entre cônjuges ou ex-cônjuges ou, nos casos reconhecidos na lei, a pessoas que vivem ou viveram em união de facto, e inclui as obrigações alimentares a filhos cujos progenitores não casaram. Quando não haja filhos, as obrigações alimentares devidas a cônjuges ou ex-cônjuges, ou a pessoas que vivem ou viveram em união de facto serão executadas nos Estados Unidos, nos termos deste Acordo, somente nos estados e em outras jurisdições dos Estados Unidos da América que assim o acordem.

2. Este Acordo aplica-se à cobrança dos montantes em dívida que decorram de uma decisão em vigor sobre prestações de alimentos e quaisquer juros aplicáveis à dívida, bem como a modificações, variações ou outras alterações oficiais relativamente a montantes em débito que se verifiquem por via de uma decisão sobre prestações de alimentos em vigor.

3. As provisões do presente Acordo não constituem o único meio de solução e não obstam o recurso a outros instrumentos para a execução de prestações de alimentos em vigor, segundo a lei de cada um dos Estados Contratantes, nem obstam a que os Estados Contratantes sejam parte de outros acordos internacionais sobre a mesma matéria.

Artigo 3º

Autoridades Centrais

1. Cada Estado Contratante designará um organismo público como Autoridade Central a qual será encarregada de dar cumprimento às disposições do presente Acordo.

2. A Autoridade Central para Portugal será a Direcção-Geral dos Serviços Judiciários.

3. A Autoridade Central para os Estados Unidos será o Office of Child Support Enforcement do Department of Health and Human Services, autorizada pelo Título IV-D da Lei de Segurança Social.

4. Os Estados Contratantes poderão designar um organismo público adicional encarregado de executar as disposições do presente Acordo em coordenação com a Autoridade Central.

5. Quaisquer alterações na designação da Autoridade Central ou de outro organismo público de um Estado Contratante serão imediatamente comunicadas à Autoridade Central ou ao organismo público do outro Estado Contratante que seja designado por esse Estado Contratante.

6. As comunicações deverão ser efectuadas pela Autoridade Central ou outro organismo público de um Estado Contratante directamente para a Autoridade Central ou outro organismo público competente do outro Estado contratante que seja designado por esse Estado Contratante.

Artigo 4º

Pedidos e Transmissão de Documentos

1. O pedido para a cobrança ou reembolso de alimentos apresentado contra um devedor sujeito à jurisdição dos Estados Contratantes (daqui por diante designado como Estado Requerido) será efectuado pela Autoridade Central ou outro organismo público designado pelo outro Estado Contratante (daqui por diante designado como Estado Requerente), de acordo com o regime processual aplicável no Estado Requerente.
2. O requerimento será apresentado através de um formulário bilingue, acordado pelas Autoridades Centrais de ambos os Estados Contratantes, e será acompanhado por todos os documentos considerados relevantes, documentos esses que serão traduzidos para a língua do Estado Requerido.
3. A Autoridade Central ou outro organismo público designado pelo Estado Requerente enviará os documentos referidos nos números 2 e 5 deste Artigo à Autoridade Central ou outro organismo público designado pelo Estado Requerido.
4. Antes de enviar o processo ao Estado Requerido, a Autoridade Central ou o organismo público designado pelo Estado Requerente deverá assegurar-se que o mesmo está de acordo com a lei do Estado Requerente e com os termos do presente Acordo.
5. Quando o pedido é baseado numa decisão ou os documentos apresentados incluem uma decisão de um tribunal competente ou de um organismo administrativo igualmente competente que tenha estabelecido a maternidade e paternidade ou ordenado a prestação de alimentos:
 - a. A Autoridade Central do Estado Requerente deverá enviar cópia certificada ou autenticada de acordo com as exigências do Estado Requerido;
 - b. A decisão será acompanhada de declaração de trânsito em julgado ou, se esta ainda não tiver carácter definitivo, declaração de que é executável, bem como comprovativo de que o requerido compareceu em juízo ou foi notificado para comparecer e que teve possibilidade de ser ouvido.
 - c. A Autoridade Central ou o organismo designado pelo Estado Requerente deverá notificar a Autoridade ou o organismo público designado pelo Estado Requerido sobre qualquer modificação ulterior relativa a qualquer montante a ser executado, em conformidade com a decisão.
6. Para cumprir as incumbências decorrentes deste Acordo, os Estados Contratantes providenciarão entre si assistência e informação dentro dos limites da respectiva legislação e nos termos de quaisquer tratados sobre assistência judiciária em vigor entre os Estados Contratantes.
7. Todos os documentos transmitidos nos termos deste Acordo estarão isentos de legalização.

Artigo 5º

Funções da Autoridade Central do Estado Requerido

A Autoridade Central ou outro organismo público do Estado Requerido deverá tomar, em nome do credor, todas as medidas apropriadas visando a cobrança ou reembolso dos alimentos, incluindo a instauração de processos e diligências judiciais relativas a alimentos, a determinação da maternidade e paternidade quando previamente necessária, a execução de qualquer decisão judicial ou administrativa e a cobrança e distribuição dos pagamentos obtidos.

Artigo 6º

Custas do processo

Todos os procedimentos descritos neste Acordo, incluindo os serviços prestados pela Autoridade Central e a necessária assistência legal e administrativa serão assegurados ao credor pelo Estado Requerido sem custas para a parte. Os custos de teste de sangue ou de tecidos para determinação da maternidade e paternidade serão suportados pelo Estado Contratante em que o procedimento tiver lugar. Qualquer dos Estados Contratantes pode tributar custas contra o devedor que compareça nessa jurisdição.

Artigo 7º

Reconhecimento e execução de decisões em matéria de alimentos

1. As decisões em matéria de alimentos incluindo as que são subsequentes à determinação da maternidade e paternidade, provenientes de um Estado Contratante serão reconhecidas e executadas no outro Estado Contratante na medida em que os factos subjacentes o permitam, tendo em conta as leis substantiva e processual deste último Estado Contratante.

2. As decisões alimentares tomadas na ausência do requerido em juízo, serão consideradas como incluídas nos termos do número 1, se se provar que o mesmo foi notificado para comparecer e que teve a possibilidade de ser ouvido, nas condições que satisfaçam as normas do Estado Requerido.

Artigo 8º

Lei Aplicável

1. Todas as acções e diligências intentadas nos termos do presente Acordo por cada um dos Estados Contratantes deverão ser executadas segundo a lei interna, incluindo a escolha da lei aplicável, e segundo as normas processuais desse Estado Contratante.

2. Nos termos deste Acordo, a presença do menor ou de quem exerce o poder paternal não será exigida no Estado Requerido no decurso dos procedimentos e acções instauradas por aplicação deste Acordo.

Artigo 9º

Aplicação Territorial

1. Em Portugal, este Acordo aplicar-se-á a todo o território nacional.
2. Nos Estados Unidos, este Acordo aplicar-se-á nos 50 estados, Samoa Americana, no Distrito Federal de Columbia, Guam, Porto Rico, Ilhas Virgens Americanas, e em todas as jurisdições incluídas no título IV-D da Lei de Segurança Social.

Artigo 10º

Entrada em vigor

1. Este Acordo entrará em vigor 30 dias após a última data na qual os Estados Contratantes se derem conhecimento recíproco por escrito, por via diplomática, de que foram cumpridos os requisitos necessários previstos na sua ordem interna para a entrada em vigor do Acordo.
2. Este Acordo aplicar-se-á a todas as decisões em matéria de alimentos que estejam por executar, ou a todos os pagamentos que venham a ser exigidos em virtude destas decisões, qualquer que seja a sua data.

Artigo 11º

Disposições finais

1. Qualquer dos Estados Contratantes pode denunciar o presente Acordo através da notificação por escrito dirigida ao outro Estado Contratante através do adequado canal diplomático.
2. A denúncia terá efeitos a partir do primeiro dia do terceiro mês seguinte à recepção da notificação.
3. Se em qualquer dos Estados Contratantes, a lei interna que autoriza a execução do programa nos termos deste Acordo, cessar a sua vigência no todo ou em parte, qualquer um dos Estados Contratantes pode suspender a aplicação deste Acordo, ou com o consentimento do outro Estado Contratante, alguma parte do mesmo. Neste caso, os Estados Contratantes procurarão por todos os meios, de acordo com a lei interna, minimizar os efeitos desfavoráveis no contínuo reconhecimento e reforço da manutenção das obrigações incluídas neste Acordo.

Em testemunho do qual, os signatários, devidamente autorizados para este efeito, assinam o presente Acordo.

Feito em Lisboa, Portugal, em duplicado, nas línguas inglesa e portuguesa, sendo ambos os textos igualmente válidos, aos 30th dias do mês de May de 2000.

Pelo Governo dos
Estados Unidos da América:


Madeleine K. Albright
Secretary of State

Pelo Governo da
República Portuguesa:


Jaime Gama
Ministro dos
Negócios Estrangeiros

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE RELATIF AU RECOUVREMENT DES ALIMENTS

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Portugal, ci-après dénommés « les États contractants »,

Conscients de la nécessité de poursuivre une politique de coopération qui renforce encore davantage les liens d'amitié,

Reconnaissant l'impact des contacts croissants entre des ressortissants et résidents des deux pays et l'établissement de relations familiales qui peuvent inclure des enfants dont les parents n'ont pas contracté mariage et des personnes en situation d'union de fait,

Tenant compte de l'importance que le recouvrement des aliments peut avoir pour les individus impliqués dans ces relations, et

Reconnaissant l'intérêt commun et les avantages inhérents à l'établissement d'un système uniforme et efficace pour le recouvrement des aliments, ou la reconnaissance et l'exécution des décisions reposant sur ces obligations alimentaires, ainsi que, selon les besoins, des mesures appropriées pour la détermination de la maternité et la paternité,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Objet

Le présent Accord a pour objet :

a. Le recouvrement ou le remboursement des aliments qu'un créancier alimentaire ou un organisme public ayant fourni des prestations à un créancier alimentaire dans un État contractant (ci-après dénommé le demandeur) a le droit de réclamer à un débiteur alimentaire relevant de la compétence de l'autre État contractant (ci-après dénommé le défendeur), lorsque l'obligation alimentaire est prévue par la loi;

b. La reconnaissance et l'exécution de décisions relatives aux ordonnances alimentaires, aux ordonnances de remboursement ou aux règlements (ci-après dénommées décisions alimentaires) prononcées et reconnues dans l'un ou l'autre des États contractants; et

c. L'introduction et l'assistance dans les procédures visant à déterminer, le cas échéant, la maternité et la paternité en vue de l'établissement d'obligations alimentaires.

Article 2. Champ d'application

1. Le présent Accord s'applique aux obligations alimentaires prévues par la législation et résultant d'une relation familiale entre parents et enfants, d'une relation entre conjoints et ex-conjoints ou, là où la loi le reconnaît, les conjoints de fait et ex-conjoints de fait, y compris les obligations alimentaires à l'égard des enfants dont les parents n'ont pas contracté mariage. Lorsqu'il n'y a pas d'enfant, une obligation alimentaire envers le conjoint ou l'ex-conjoint de fait

ne sera exécutée aux États-Unis, en vertu du présent Accord, que dans les États et autres juridictions qui choisiront de le faire.

2. Le présent Accord s'applique au recouvrement d'arriérés de paiement au titre d'obligations alimentaires en cours de validité et aux intérêts de retard, ainsi qu'aux modifications, variations ou autres changements officiels des montants dus au titre d'une décision en matière d'obligations alimentaires.

3. Les mesures prévues dans le présent Accord ne sont pas exclusives et sont sans incidence sur la disponibilité d'autres mesures pour l'exécution d'une obligation alimentaire valide en vertu de la législation de l'un ou l'autre des États contractants; elles n'empêchent pas les États contractants de conclure des accords internationaux sur ces questions.

Article 3. Autorités centrales

1. Chaque État contractant désigne un organisme public en tant qu'autorité centrale, laquelle sera chargée d'assurer la mise en œuvre des dispositions du présent Accord.

2. L'autorité centrale pour le Portugal est le Directeur général des services judiciaires.

3. L'autorité centrale pour les États-Unis est le Bureau de l'exécution des pensions alimentaires pour enfants du Ministère de la santé et des services sociaux, conformément à l'autorisation contenue au Titre IV-D de la Loi sur la sécurité sociale.

4. Les États contractants pourront désigner des organismes publics additionnels chargés de l'application des dispositions du présent Accord en coordination avec l'autorité centrale.

5. Tout changement relatif à la désignation de l'autorité centrale ou d'autres organismes publics par un État contractant doit être communiqué immédiatement à l'autorité centrale ou à tout autre organisme public de l'autre État contractant.

6. Les communications sont adressées par l'autorité centrale ou tout autre organisme public d'un État contractant à l'autorité centrale de l'autre État contractant ou tout autre organisme public désigné par lui.

Article 4. Demandes et transmission de documents

1. Toute demande de recouvrement ou de remboursement d'aliments présentée auprès d'un défendeur relevant de la compétence des États contractants (ci-après dénommé l'État requis) émane de l'autorité centrale de l'autre État contractant (ci-après dénommé l'État requérant) ou de tout autre organisme public désigné par lui, conformément aux règles de procédure applicables dans l'État requérant.

2. La demande sera présentée sur un formulaire bilingue standard agréé par les autorités centrales des deux États contractants et sera accompagnée de tous les documents pertinents, lesquels doivent être traduits dans la langue de l'État requis.

3. L'autorité centrale de l'État requérant ou tout autre organisme public désigné par lui enverra les documents visés aux paragraphes 2 et 5 du présent article à l'autorité centrale de l'État requis ou à l'organisme public désigné par lui.

4. Avant d'envoyer les documents à l'État requis, l'autorité centrale de l'État requérant ou tout autre organisme public désigné par lui doit s'assurer que ledit dossier est conforme à la législation de l'État requérant et aux dispositions du présent Accord.

5. Lorsque la demande est fondée sur une décision d'un tribunal compétent ou d'un organisme administratif compétent qui a établi la maternité et la paternité ou ordonné le paiement d'aliments, ou que les documents présentés incluent une telle décision :

a. L'autorité centrale de l'État requérant doit envoyer copie de la décision certifiée ou authentifiée conformément aux exigences de l'État requis;

b. La décision sera accompagnée d'une déclaration certifiant qu'elle est passée en force de chose jugée ou, si la décision n'est pas encore définitive, d'une déclaration assurant qu'elle est exécutoire et d'éléments de preuve établissant que le défendeur a comparu ou a été avisé et a eu l'occasion de comparaître;

c. L'autorité centrale de l'État requérant ou tout autre organisme désigné par lui communique à l'autorité centrale de l'État requis ou à tout autre organisme désigné par lui toute modification ultérieure de plein droit, quel qu'en soit le montant, devant être exécutée en vertu des décisions.

6. Pour s'acquitter des obligations découlant du présent Accord, les États contractants se fournissent mutuellement assistance et renseignements, dans les limites de leurs législations respectives, conformément à tout traité relatif à l'entraide judiciaire en vigueur entre eux.

7. Tout document transmis en application du présent Accord est exempté de légalisation.

Article 5. Fonctions de l'autorité centrale de l'État requis

L'autorité centrale de l'État requis ou tout autre organisme public désigné par lui prend, au nom du demandeur, toutes les mesures appropriées pour obtenir le recouvrement ou le remboursement des aliments, y compris l'introduction de poursuites et de procédures judiciaires, la détermination, le cas échéant, de la maternité et de la paternité, ainsi que l'exécution de toute décision judiciaire ou administrative et le recouvrement et la distribution des paiements obtenus.

Article 6. Coût des services

Toutes les procédures visées dans le présent Accord, y compris les services de l'autorité centrale, ainsi que l'assistance judiciaire et administrative nécessaire, seront assurées par l'État requis sans frais pour le demandeur. Les frais afférents aux analyses de sang ou des tissus en vue de la détermination de la maternité et la paternité seront à la charge de l'État contractant où se déroulent les procédures. L'un ou l'autre des États contractant peut évaluer les frais à charge du défendeur qui comparaît dans sa juridiction.

Article 7. Reconnaissance et exécution de décisions en matière d'aliments

1. Les décisions en matière d'aliments, y compris celles qui découlent de la détermination de la maternité et de la paternité et qui proviennent de l'un des États contractants, seront reconnues et exécutées dans l'autre État contractant dans la mesure où les faits de l'espèce le permettent en vertu de la législation et de la procédure applicables de cet État.

2. Les décisions en matière d'aliments prises en l'absence du défendeur sont considérées comme des décisions au titre du paragraphe 1 s'il est démontré qu'une notification a été faite et que la possibilité d'être entendu a été donnée de manière à satisfaire aux normes de l'État requis.

Article 8. Législation applicable

1. Toutes les actions et procédures entreprises par l'un ou l'autre des États contractants conformément au présent Accord doivent être menées conformément aux procédures et à la législation nationale de l'État contractant, y compris les dispositions relatives au choix de la législation applicable.

2. Conformément au présent Accord, la présence physique de l'enfant ou du parent qui en a la garde n'est pas requise dans le cadre d'une procédure dans l'État requis.

Article 9. Application géographique

1. En ce qui concerne le Portugal, le présent Accord s'applique à l'ensemble du territoire national.

2. En ce qui concerne les États-Unis, le présent Accord s'applique aux 50 États, Samoa américaines, district de Columbia, Guam, Porto Rico, Îles Vierges américaines et toutes les dépendances des États-Unis participant au Titre IV-D de la Loi sur la sécurité sociale.

Article 10. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur 30 jours après la dernière des notifications écrites par lesquelles les États contractants s'informeront, par la voie diplomatique, de l'accomplissement des formalités requises à cette fin par leur législation nationale.

2. Le présent Accord s'applique à toute décision en matière d'aliments en instance ou à tous paiements accumulés en vertu d'une telle décision, quelle qu'en soit la date.

Article 11. Dispositions finales

1. L'un ou l'autre des États contractants pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée à l'autre État contractant par la voie diplomatique.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du troisième mois suivant la réception de la notification.

3. Si l'autorité juridique interne de l'un ou l'autre des États contractants lui permettant de s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du présent Accord cesse, en tout ou en partie, l'un ou l'autre des États contractants peut suspendre l'application de l'Accord ou, avec l'accord de l'autre État contractant, de toute partie de l'Accord. Dans ce cas, les États contractants s'efforceront, dans toute la mesure du possible, et conformément à leur législation nationale, de minimiser les effets défavorables sur la reconnaissance et l'exécution des obligations alimentaires couvertes par le présent accord.

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

FAIT à Lisbonne, Portugal, le 30 mai 2000, en double exemplaire en langues anglaise et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

MADELEINE K. ALBRIGHT

Secrétaire d'État

Pour le Gouvernement de la République portugaise :

JAIMA GAMA

Ministre des affaires étrangères

No. 50899

**United States of America
and
Panama**

Treaty between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama for the return of stolen, robbed, or converted vehicles and aircraft (with annexes and exchange of notes, Panama City, 25 July 2000). Panama City, 6 June 2000

Entry into force: *13 September 2001 by the exchange of the instruments of ratification, in accordance with article 12*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Panama**

Traité entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama relatif à la restitution de véhicules et d'aéronefs volés ou acquis de manière illicite (avec annexes et échange de notes, Panama, 25 juillet 2000). Panama, 6 juin 2000

Entrée en vigueur : *13 septembre 2001 par l'échange des instruments de ratification, conformément à l'article 12*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**TREATY
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA
FOR THE RETURN OF STOLEN, ROBBED, OR CONVERTED
VEHICLES AND AIRCRAFT**

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama (hereinafter, "the Parties");

Recognizing the growing problem, affecting both countries, of transnational theft, robbery, and conversion of vehicles and aircraft;

Considering the difficulties faced by innocent owners in securing the return of vehicles and aircraft stolen, robbed, or converted in the territory of one Party that are recovered in the territory of the other Party; and

Desiring to eliminate such difficulties and to regularize procedures for the expeditious return of such vehicles and aircraft;

Have agreed as follows:

Article 1

For purposes of this Treaty:

- 1. A "vehicle" means any automobile, truck, bus, motorcycle, motorhome, or trailer.**
- 2. An "aircraft" means any self-propelled means of transportation used or designed for flight.**
- 3. A vehicle or an aircraft shall be considered "stolen" when possession thereof has been obtained without the consent of the owner or other person legally authorized to use such vehicle or aircraft, and shall be considered "robbed" when such possession has been obtained through the use of force against persons or things.**
- 4. A vehicle or an aircraft shall be considered "converted" when:**
 - (a) the person who had rented it from a legally authorized rental enterprise, in the normal course of the enterprise's business, has taken unauthorized possession of it;**
 - (b) the person with whom it had been deposited by official or judicial action has taken unauthorized possession of it; or**
 - (c) the person to whom it had been entrusted by the owner or the owner's legal representative has taken unauthorized possession of it, for his own benefit or that of a third person.**
- 5. To "seize" means to take possession or custody of property in the exercise of law enforcement authority.**
- 6. All references to "days" shall mean calendar days.**

Article 2

Each Party agrees to return, in accordance with the terms of this Treaty, vehicles and aircraft that are:

- 1. registered, titled, or otherwise documented (or, in the case of aircraft, manufactured) in the territory of the other Party;**
- 2. stolen, robbed, or converted in the territory of the other Party, or from one of its nationals; and**
- 3. found in the territory of the first Party.**

In the case of a vehicle or aircraft that has been stolen, robbed, or converted outside of the territory of the other Party from one of its nationals, the obligation to return the vehicle or aircraft shall arise only if the request for its return under this Treaty is made prior to any request by a third country for return of the same vehicle or aircraft.

Article 3

- 1. Each Party shall designate a Central Authority responsible for processing notifications and requests under this Treaty.**
- 2. For the United States of America, the Central Authority shall be the Department of State or the Embassy of the United States of America in Panama.**
- 3. For the Republic of Panama, the Central Authority shall be the Office of the Attorney General or the Office of the Deputy Attorney General.**

Article 4

1. Whenever police, customs, or other authorities of a Party seize a vehicle that they have reason to believe is registered, titled, or otherwise documented in the territory of the other Party, the Central Authority of the first Party shall, within sixty (60) days of such seizure, notify the Central Authority of the other Party in writing that its authorities have the vehicle in custody. Such notification shall include all available data identifying the vehicle, as described in Annex 1.

2. Whenever police, customs, or other authorities of a Party seize an aircraft that they have reason to believe is registered, titled, otherwise documented, or manufactured in the territory of the other Party, the Central Authority of the first Party shall, within sixty (60) days of such seizure, notify the Central Authority of the other Party in writing that its authorities have the aircraft in custody. Such notification shall include all data identifying the aircraft, as described in Annex 2.

3. Whenever a vehicle or an aircraft, as described in paragraphs 1 or 2 of this Article, is seized by authorities of one of the Parties because it may have been involved in the commission, or may represent the proceeds, of a crime, the Central Authority of the first Party shall, within sixty (60) days of such seizure, notify the Central Authority of the other Party, in writing, of the seizure and of the reasons for it, so that the owner or the owner's authorized representative may have an opportunity to make use of the recourse provided by the laws of the first Party.

Article 5

Authorities of a Party who have seized a vehicle or an aircraft that they have reason to believe is registered, titled, or otherwise documented in the territory of the other Party (or, in the case of aircraft, manufactured in the territory of the other Party) shall promptly place it in a storage area and shall

take reasonable steps to safeguard it, including those necessary to prevent the obliteration or modification of identifying information such as vehicle identification numbers and aircraft registration or tail numbers. The said authorities shall not thereafter operate, auction, dismantle, or otherwise alter or dispose of the vehicle or aircraft. This Treaty, however, shall not preclude the said authorities from operating, auctioning, dismantling, or otherwise altering or disposing of the vehicle or aircraft if:

- 1. No request for the return of the vehicle or aircraft is received within sixty (60) days of receipt of a notification made pursuant to paragraphs 1 or 2 of Article 4;**
- 2. A determination is made in accordance with paragraph 1 of Article 8 that a request for the return of the vehicle or aircraft does not meet the requirements of this Treaty, and notification of such determination has been made in accordance with paragraph 3 of Article 8;**
- 3. The vehicle or aircraft has not been retrieved, within the time period stated in paragraph 2 of Article 8, by the person identified in the request for return as the owner or the owner's authorized representative, after the vehicle or aircraft has been made available as provided in paragraph 2 of Article 8; or**
- 4. There is no obligation under this Treaty, pursuant to paragraphs 2, 3 or 4 of Article 9, to return the vehicle or aircraft.**

Article 6

- 1. After a Party receives a notification made pursuant to paragraphs 1 or 2 of Article 4, that Party may submit a request for the return of the vehicle or aircraft.**

2. The request for return shall be transmitted under an official seal of the Central Authority of the Requesting Party and shall follow the form appended in Annex 3 (for vehicles) or Annex 4 (for aircraft).

3. In cases involving vehicles, a request shall include certified copies of the following documents:

- (a) The title of ownership to the vehicle, if the vehicle is subject to titling, but, if the title is not available, a certified statement from the appropriate authority specifying the person or entity to whom it is titled;**
- (b) The certificate of registration of the vehicle, if the vehicle is subject to registration, but, if the registration document is not available, a certified statement from the appropriate authority specifying the person or entity to whom it is registered;**
- (c) The bill of sale or other documentation that establishes ownership of the vehicle, in the event the vehicle is not titled or registered;**
- (d) Documentation that establishes the transfer of ownership of the vehicle, if subsequent to the theft, robbery, or conversion of the vehicle, the owner has transferred ownership to a third party;**
- (e) The report of the theft, robbery, or conversion issued by a competent authority of the Requesting Party. In the event that the crime is reported by the victim to the competent authority after the vehicle has been seized or otherwise has come into possession of the Requested Party, the person seeking its return shall furnish a document justifying the reasons for the delay in reporting the crime and may provide any supporting documentation therefor; and**

- (f) In cases in which the person requesting the return of a vehicle is not the owner, a power of attorney granted in the presence of a notary public by the owner or the owner's legal representative, authorizing that person to recover the vehicle.**

4. In cases involving aircraft, a request shall include certified copies of the following documents:

- (a) The bill of sale or other documentation that establishes ownership of the aircraft;**
- (b) The certificate of registration of the aircraft, but, if the registration document is not available, a certified statement from the appropriate authority specifying the person or entity to whom it is registered;**
- (c) Documentation that establishes the transfer of ownership of the aircraft, if subsequent to the theft, robbery, or conversion of the aircraft, the owner has transferred ownership to a third party;**
- (d) The report of the theft, robbery, or conversion issued by a competent authority of the Requesting Party. In the event that the crime is reported by the victim to the competent authority after the aircraft has been seized or otherwise has come into possession of the Requested Party, the person seeking its return shall furnish a document justifying the reasons for the delay in reporting the crime and may provide any supporting documentation therefor; and**

- (e) In cases in which the person requesting the return of an aircraft is not the owner, a power of attorney granted in the presence of a notary public by the owner or the owner's legal representative, authorizing that person to recover the aircraft.**

5. All the documents to which this Article refers shall be accompanied by an appropriate translation. No further legalization or authentication of documents shall be required by the Requested Party.

Article 7

If a Party learns, through means other than a notification made pursuant to Article 4, that the authorities of the other Party may have seized a vehicle or an aircraft that may be registered, titled, or otherwise documented in the territory of the first Party (or, in the case of aircraft, manufactured in the territory of the first Party), or that authorities of the other Party have seized such a vehicle or aircraft because it may have been involved in the commission, or may represent the proceeds, of a crime, that Party:

- 1. May, through a written communication to the Central Authority of the other Party, seek official confirmation of this information and may request that the other Party provide the notification described in Article 4, in which case the other Party shall either provide the notification or explain, in writing, why notification is not required; and**
- 2. May also, in appropriate cases, submit a request for the return of the vehicle or aircraft as described in Article 6.**

Article 8

1. Except as provided in Article 9, the Requested Party shall, within thirty (30) days of receiving a request for the return of a stolen, robbed, or converted vehicle or aircraft, determine whether the request meets the

requirements of this Treaty for the return of the vehicle or aircraft and shall notify the Central Authority of the Requesting Party of its determination.

2. If the Requested Party determines that the request for the return of a stolen, robbed, or converted vehicle or aircraft meets the requirements of this Treaty, the Requested Party shall, within fifteen (15) days of such determination, make the vehicle or aircraft available to the person identified in the request for return as the owner or the owner's authorized representative. For a period of ninety (90) days, the vehicle or aircraft shall remain available for acceptance of delivery by the person identified in the request for return as the owner or the owner's authorized representative. The Requested Party shall take necessary measures to permit the owner or the owner's authorized representative to take delivery of the vehicle or aircraft and to return it to the territory of the Requesting Party.

3. If the Requested Party determines that the request for return does not meet the requirements of this Treaty, it shall provide written notification to the Central Authority of the Requesting Party, including the grounds for its decision.

Article 9

1. If a vehicle or an aircraft whose return is requested is being held as evidence in connection with a criminal investigation or prosecution, its return pursuant to this Treaty shall be effected when its presence is no longer required for purposes of that investigation or prosecution. The Requested Party shall, however, take all practicable measures to assure that substitute pictorial or other evidence is used wherever possible in such investigation or prosecution so that the vehicle or aircraft may be returned as soon as possible.

2. If the ownership or custody of a vehicle or an aircraft whose return is requested is at issue in a pending judicial action in the territory of the Requested Party, its return pursuant to this Treaty shall be effected at the conclusion of that judicial action. However, the Parties shall have no obligation under this Treaty to return the vehicle or aircraft if such judicial action results in a decision that awards the vehicle or aircraft to a person other

than the person identified in the request for return as the owner of the vehicle or aircraft or the owner's authorized representative.

3. A Party shall have no obligation under this Treaty to return a requested vehicle or aircraft if such vehicle or aircraft is subject to forfeiture under its laws because it was used in its territory in the commission of a crime with the owner's consent or complicity, or because it represents the proceeds of such a crime.

4. The Parties shall not be obligated under this Treaty to return a stolen, robbed, or converted vehicle or aircraft if no request for return is received within sixty (60) days of receipt of a notification made pursuant to paragraphs 1 or 2 of Article 4.

5. If the requested return of a stolen, robbed, or converted vehicle or aircraft is postponed pursuant to this Article, the Requested Party shall so notify the Central Authority of the Requesting Party in writing within thirty (30) days of receiving the request for the return of the vehicle or aircraft.

Article 10

1. The Requested Party shall not impose any import or export duties, taxes, fines, or other monetary penalties or charges on vehicles or aircraft returned in accordance with this Treaty, or on their owners or such owners' authorized representatives, as a condition for the return of such vehicles or aircraft.

2. Reasonable expenses incurred in the return of the vehicle or aircraft in accordance with this Treaty, including the costs of towing, storage, maintenance, transportation, and translation of required documents, shall be borne by the person seeking its return and shall be paid prior to the return of the vehicle or aircraft.

3. In particular cases, the expenses of return may include the costs of any repairs or reconditioning of a vehicle or an aircraft that were necessary to permit the vehicle or aircraft to be moved to a storage area or to maintain it in the condition in which it was found. The person seeking the return of a vehicle or an aircraft shall not be responsible for the costs of any other work performed on the vehicle or aircraft while it was in the custody of the authorities of the Requested Party.

4. Provided that the Requested Party complies with the provisions of this Treaty with respect to recovery, storage, safekeeping, and, where appropriate, return of a vehicle or an aircraft, no person shall be entitled to compensation from the Requested Party for damages sustained while the vehicle or aircraft was in the custody of the Requested Party.

Article 11

The mechanisms for the recovery and return of stolen, robbed, or converted vehicles or aircraft under this Treaty shall be in addition to those available under the laws of the Requested Party. Nothing in this Treaty shall impair any rights for the recovery of stolen, robbed, or converted vehicles or aircraft under applicable law.

Article 12

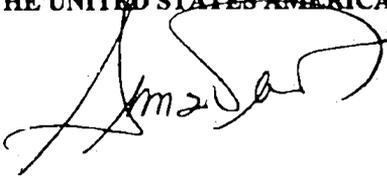
1. Any differences regarding the interpretation or application of this Treaty shall be resolved by means of consultation between the Parties through diplomatic channels.

2. This Treaty shall be subject to ratification. It shall enter into force on the date of exchange of instruments of ratification.

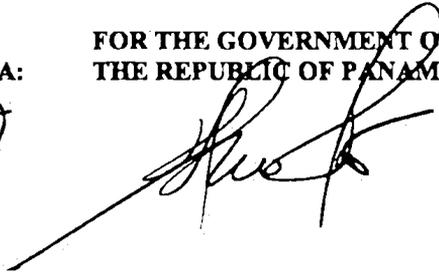
3. Either Party may terminate this Treaty upon ninety (90) days written notification through diplomatic channels.

SIGNED at Panama , this sixth---- day of June , 2000, in duplicate, in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF PANAMA:



ANNEX 1

**Identifying Information Regarding Vehicles
to be Provided in a
Notification Made Pursuant to Article 4**

- 1. Vehicle Identification Number (VIN);**
- 2. Name of manufacturer of vehicle;**
- 3. Vehicle model and year of manufacture, if known;**
- 4. Color of vehicle;**
- 5. License plate number (LPN) of vehicle and place of issuance, if known;**
- 6. Number of tag or sticker issued by a city or other local authority, and name of such city or other local authority, if known;**
- 7. A description of the condition of the vehicle, including its operability, if known, and repairs that appear necessary;**
- 8. The current location of the vehicle;**
- 9. The identity of the authority with physical custody of the vehicle and a contact point, including name, address, and telephone number of the official with recovery information;**
- 10. Any information that indicates whether the vehicle has been used in connection with the commission of a crime; and**
- 11. Any information that indicates whether the vehicle might be subject to forfeiture under the laws of the notifying Party.**

ANNEX 2

**Identifying Information Regarding Aircraft
to be Provided in a
Notification Made Pursuant to Article 4**

- 1. Aircraft registration number;**
- 2. Name of manufacturer of aircraft;**
- 3. Aircraft model and year of manufacture, if known;**
- 4. Color of aircraft;**
- 5. Aircraft serial number (airframe number);**
- 6. Aircraft engine number(s);**
- 7. A description of the condition of the aircraft, including its airworthiness and flyability, if known, and repairs that appear necessary;**
- 8. The location of the aircraft at the time of seizure;**
- 9. The current location of the aircraft;**
- 10. The identity of the authority with physical custody of the aircraft and a contact point, including name, address, and telephone number of the official with recovery information;**
- 11. Any information that indicates whether the aircraft has been used in connection with the commission of a crime;**
- 12. Any information that indicates whether the aircraft might be subject to forfeiture under the laws of the notifying Party;**
- 13. The names of any individuals involved with the aircraft at the time of seizure; and**
- 14. A description of any cargo or documents found aboard the aircraft at the time of seizure, including aircraft or engine logs, airworthiness certificate, registration certificate, pilot's license, etc.**

ANNEX 3

**Request for the Return
of a Stolen, Robbed, or Converted Vehicle**

The (Central Authority) of (country name) respectfully requests that (the appropriate authority of [country name]) return the vehicle described below to (its owner/its owner's authorized representative) in accordance with the Treaty Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama for the Return of Stolen, Robbed, or Converted Vehicles and Aircraft:

- Make:**
- Model (Year):**
- Type:**
- Vehicle Identification Number:**
- License Plate Number:**
- Registered Owner:**

The (Central Authority) of (country name) certifies that it has examined the following documents which have been presented by (identity of person submitting documents) as evidence of (his or her ownership of the vehicle/ ownership of the vehicle by the person for whom he or she is acting as authorized representative) and found them to be properly certified under the laws of (appropriate jurisdiction):

- a. (document description)**
- b. (document description)**
- c. (document description)**
- d. (document description)**

Complimentary closing
Place and date
Attachments

ANNEX 4

**Request for the Return
of a Stolen, Robbed, or Converted Aircraft**

The (Central Authority) of (country name) respectfully requests that (the appropriate authority of [country name]) return the aircraft described below to (its owner/its owner's authorized representative) in accordance with the Treaty Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama for the Return of Stolen, Robbed, or Converted Vehicles and Aircraft:

Make:

Model (Year):

Serial Number:

Registration Number:

Registered Owner:

The (Central Authority) of (country name) certifies that it has examined the following documents which have been presented by (identity of person submitting documents) as evidence of (his or her ownership of the aircraft/ ownership of the aircraft by the person for whom he or she is acting as authorized representative) and found them to be properly certified under the laws of (appropriate jurisdiction):

- a. (document description)**
- b. (document description)**
- c. (document description)**
- d. (document description)**

Complimentary closing

Place and date

Attachments

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

**TRATADO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS Y EL
GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE PANAMA PARA LA
DEVOLUCION DE VEHICULOS Y AERONAVES HURTADOS,
ROBADOS, O APROPIADOS ILCITAMENTE**

El Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República de Panamá (en adelante, "las Partes"),

Reconociendo que son cada vez más frecuentes los hurtos, robos y las apropiaciones ilícitas de vehículos y aeronaves a través de las fronteras internacionales, los cuales afectan a los dos países;

Considerando las dificultades que enfrentan los propietarios inocentes al tratar de conseguir la devolución de los vehículos y las aeronaves hurtados, robados o apropiados ilícitamente en el territorio de una Parte y recuperados en el territorio de la otra Parte; y

Deseando eliminar esas dificultades y regularizar los procedimientos para la pronta devolución de dichos vehículos y aeronaves,

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1

A efectos del presente Tratado:

1. Por "vehículo" se entiende cualquier automóvil, camión, autobús, motocicleta, casamóvil o remolque.

2. Por "aeronave" se entiende cualquier medio de transporte autopropulsado utilizado o hecho para volar.

3. Un vehículo o una aeronave se considera "hurtado" cuando la posesión del mismo haya sido obtenida sin el consentimiento del propietario u otra persona legalmente autorizada para usarlo, y se considera "robado" cuando dicha posesión se haya obtenido por medio de la fuerza contra personas o cosas.

4. Un vehículo o una aeronave se considera "apropiado ilícitamente" cuando:

a) Lo haya retenido sin autorización la persona que lo hubiera arrendado a una empresa de arrendamiento legalmente autorizada, en el curso normal de los negocios de ésta.

b) Lo haya retenido sin autorización la persona en cuyo poder hubiera sido depositado por acción oficial o judicial, o

c) Lo haya retenido sin autorización, en su propio beneficio o en el de terceros, la persona en cuyo poder hubiera sido confiado por el propietario o por el representante legal del propietario.

5. Por "aprehender" se entiende tomar posesión o custodia de la propiedad en el ejercicio de la autoridad otorgada por la ley.

6. Por "días" se entienden días calendarios.

ARTICULO 2

Cada Parte, de conformidad con el presente Tratado, se compromete a la devolución de los vehículos o aeronaves que:

1. Estén registrados, titulados o de otra forma provistos de documentación (o, en el caso de aeronaves, fabricadas) en el territorio de la otra Parte.

2. Hayan sido hurtados, robados o apropiados ilícitamente en el territorio de la otra Parte, o de alguno de sus nacionales.

3. Se encuentren en el territorio de la primera Parte.

En el caso de un vehículo o aeronave que haya sido hurtado, robado o apropiado ilícitamente de alguno de sus nacionales fuera del territorio de la otra Parte, sólo habrá obligación de devolver el vehículo o aeronave si la solicitud de devolución conforme al presente Tratado se presenta con anterioridad a cualquier solicitud de un tercer Estado para la devolución del mismo vehículo o aeronave.

ARTICULO 3

1. Cada Parte designará a una Autoridad Central encargada de tramitar las notificaciones y solicitudes de conformidad con el presente Tratado.

2. Para los Estados Unidos de América, la Autoridad Central será el Departamento de Estado o la Embajada de los Estados Unidos de América en Panamá.

3. Para la República de Panamá, la Autoridad Central será la Procuraduría General de la Nación o la Fiscalía Auxiliar de la República.

ARTICULO 4

1. Cuando la policía, la aduana u otra autoridad de una Parte aprehenda un vehículo del que tenga motivos para creer que está registrado, titulado o de otra forma provisto de documentación en el territorio de la otra Parte, la Autoridad Central de la primera Parte, en el plazo de sesenta (60) días desde la aprehensión, notificará por escrito a la Autoridad Central de la otra Parte que sus autoridades tienen en custodia el vehículo. Esa notificación deberá incluir todos los datos disponibles acerca de la descripción del vehículo que figuran en el Anexo 1.

2. Cuando la policía, la aduana u otra autoridad de una Parte aprehenda una aeronave de la que tenga motivos para creer que está registrada, titulada, de otra forma provista de documentación o fabricada en el territorio de la otra Parte, la Autoridad Central de la primera Parte, en el plazo de sesenta (60) días desde la aprehensión, notificará por escrito a la Autoridad Central de la otra Parte que sus autoridades tienen en custodia la aeronave. Esa notificación deberá incluir todos los datos disponibles acerca de la descripción de la aeronave que figuran en el Anexo 2.

3. Cuando el vehículo o la aeronave a que se refieren los párrafos 1 o 2 de este Artículo sea aprehendido por las autoridades de una de las Partes por su posible vinculación en la comisión de un delito, o porque pueda representar el producto de un delito, la Autoridad Central de la primera Parte, en el plazo de sesenta (60) días desde la aprehensión, notificará por escrito a la Autoridad Central de la otra Parte de dicha aprehensión y de los motivos de la misma, con el objeto de que su propietario o su representante autorizado tengan la oportunidad de valerse de los recursos establecidos por las leyes de la primera Parte.

ARTICULO 5

Las autoridades de una Parte que hayan aprehendido un vehículo o una aeronave del que tengan motivos para creer que ha sido registrado, titulado o de otra forma provisto de documentación (o en caso de una aeronave, fabricada) en el territorio de la otra Parte, lo colocarán sin demora en un lugar de depósito y tomarán las medidas razonables para salvaguardarlo, entre ellas, las necesarias para evitar la eliminación o alteración de los datos de identificación, como los números de identidad del vehículo, o los números de registro o cola de la aeronave. Posteriormente, dichas autoridades no conducirán, subastarán ni desarmarán el vehículo o la aeronave, ni lo alterarán o enajenarán de ninguna otra manera. Sin embargo, el presente Tratado no impedirá que dichas autoridades conduzcan, subasten, o desarmen el vehículo o la aeronave, o que lo alteren o enajenen de alguna otra manera si:

1. No se ha recibido una solicitud para la devolución del vehículo o la aeronave en el plazo de sesenta (60) días desde el recibo de la notificación efectuada con arreglo al parágrafo 1 ó 2, del Artículo 4.

2. Se ha resuelto, conforme al párrafo 1 del Artículo 8, que la solicitud de devolución del vehículo o la aeronave no cumple con los requisitos del presente Tratado, y la notificación de dicha decisión se ha enviado con arreglo al párrafo 3 del Artículo 8.

3. No ha recuperado el vehículo o la aeronave, en el plazo al que se refiere el párrafo 2 del Artículo 8, la persona señalada en la solicitud de devolución como propietario del vehículo o la aeronave o su representante autorizado, una vez que el vehículo o la aeronave ha sido puesto a su disposición, con arreglo al párrafo 2 del Artículo 8, o

4. No hay obligación de devolver el vehículo o la aeronave con arreglo al presente Tratado, conforme a los párrafos 2, 3, ó 4 del Artículo 9.

ARTICULO 6

1. Una vez que una Parte reciba una notificación con arreglo al párrafo 1 ó 2 del Artículo 4, esa Parte podrá presentar una solicitud para la devolución del vehículo o de la aeronave.

2. La solicitud de devolución, al transmitirse, llevará un sello oficial de la Autoridad Central de la Parte requirente y se ceñirá a los formularios que se adjuntan en los Anexos 3 (para vehículos) y 4 (para aeronaves).

3. En caso de vehículos, la solicitud irá acompañada de copias certificadas de los siguientes documentos:

a) El título de propiedad del vehículo, si el mismo está sujeto a titulación, pero si el título de propiedad no está disponible, la certificación de la autoridad competente en la que se especifique la persona o entidad a favor de la cual está titulado.

b) El certificado de registro del vehículo, si el vehículo está sujeto a registro, pero si el certificado de registro no está disponible, la certificación de la autoridad competente en la que se especifique la persona o entidad a favor de la cual está registrado.

c) El comprobante de venta u otro documento que demuestre la propiedad del vehículo, si el mismo no está titulado ni registrado.

d) La documentación que demuestre el traspaso de la propiedad del vehículo, si el propietario, después del hurto, robo o apropiación ilícita, ha traspasado la propiedad a un tercero.

e) La constancia de la denuncia del hurto, robo o apropiación ilícita, expedida por autoridad competente de la Parte requirente. En caso de que la denuncia del delito la presente la víctima a la autoridad competente después de que el vehículo haya sido aprehendido o haya entrado de otra

forma en posesión de la Parte requerida, la persona que solicite su devolución presentará un documento justificativo de la demora en denunciar el delito y podrá proporcionar cualquier comprobante pertinente.

f) Si el que solicita la devolución no es el propietario, el poder otorgado en presencia de notario público por el propietario o su representante legal, autorizando a esa persona a recuperar el vehículo.

4. En caso de aeronaves, la solicitud irá acompañada de copias certificadas de los siguientes documentos:

a) El comprobante de venta u otro documento que demuestre la propiedad de la aeronave.

b) El certificado de registro de la aeronave, pero si el documento de registro no está disponible, la certificación de la autoridad competente en la que especifique la persona o entidad a favor de la cual está registrada.

c) La documentación que demuestre el traspaso de la propiedad de la aeronave, si el propietario, después del hurto, robo o apropiación ilícita de la aeronave, ha traspasado la propiedad a un tercero.

d) La constancia de la denuncia del hurto, robo o apropiación ilícita, expedida por una autoridad competente de la Parte requirente. En caso de que la denuncia del delito la presente la víctima a la autoridad competente después de que la aeronave haya sido aprehendida o haya entrado de otra forma en posesión de la Parte requerida, la persona o entidad que solicite su devolución presentará un documento justificativo de la demora en denunciar el delito y podrá proporcionar cualquier comprobante pertinente.

e) Si el que solicita la devolución no es el propietario, el poder otorgado en presencia de notario público por el propietario o su representante legal, autorizando a esa persona a recuperar la aeronave.

5. Todos los documentos a que hace referencia este Artículo deberán ir acompañados por su debida traducción. La Parte requerida no exigirá otra legalización ni autenticación de los documentos.

ARTICULO 7

Si una Parte se entera, por algún medio que no sea el de la notificación presentada en virtud del Artículo 4, que las autoridades de la otra Parte pueden haber aprehendido un vehículo o una aeronave que posiblemente esté titulado, registrado o de otra forma provisto de documentación (o en caso de aeronave, fabricada) en el territorio de la primera Parte; o, que las autoridades de la otra Parte han aprehendido dicho vehículo o aeronave por su posible vinculación en la comisión de un delito o porque pueda representar el producto de un delito, esa Parte podrá:

1. Mediante nota escrita presentada a la Autoridad Central de la otra Parte, solicitar confirmación oficial de lo anterior y la notificación de la otra Parte con arreglo al Artículo 4, en cuyo caso la otra Parte proporcionará la notificación o explicará por escrito las razones por las cuales ésta no se requiere.

2. Asimismo, cuando proceda, presentar la solicitud de devolución del vehículo o la aeronave, con arreglo al Artículo 6.

ARTICULO 8

1. Salvo disposición en contrario del Artículo 9, la Parte requerida, en el plazo de treinta (30) días desde el recibo de una solicitud de devolución de un vehículo o aeronave hurtado, robado o apropiado ilícitamente, resolverá si la solicitud de devolución cumple con los requisitos del presente Tratado para dicha devolución y notificará al respecto a la Autoridad Central de la Parte requirente.

2. Si la Parte requerida resuelve que la solicitud de devolución del vehículo o aeronave hurtado, robado o apropiado ilícitamente cumple con los requisitos del presente Tratado, en el plazo de quince (15) días desde dicha resolución pondrá el vehículo o la aeronave a disposición de la persona a quien la solicitud de devolución señale como el propietario o su representante autorizado. Durante noventa (90) días, el vehículo o la aeronave permanecerá a disposición de la persona o su representante autorizado, para que acepte la entrega. La Parte requerida tomará las medidas necesarias para permitir que el propietario o su representante autorizado acepte la entrega del vehículo o aeronave y lo devuelva al territorio de la Parte requirente.

3. Si la Parte requerida resuelve que la solicitud de devolución no cumple con los requisitos del presente Tratado, proporcionará notificación por escrito a la Autoridad Central de la Parte requirente, dando las razones que motivan su decisión.

ARTICULO 9

1. Si el vehículo o la aeronave cuya devolución se solicita se encuentra retenido como prueba en una investigación o proceso penal, su devolución de conformidad con el presente Tratado se efectuará cuando ya no se requiera. Sin embargo, la Parte requerida tomará las medidas factibles para asegurar que se utilicen en dicha investigación o proceso judicial, siempre que sea posible, pruebas sustitutivas gráficas o de otra índole, de manera que el vehículo o la aeronave sea devuelto lo antes posible.

2. Si la propiedad o custodia del vehículo o la aeronave cuya devolución se solicita está en litigio en el territorio de la Parte requerida, su devolución, de conformidad con el presente Tratado, se efectuará a la conclusión de dicho litigio. Sin embargo, una Parte no tendrá la obligación, con arreglo al presente Tratado, de devolver el vehículo o la aeronave si como resultado de dicho litigio el vehículo o la aeronave se adjudica a una persona que no sea la señalada en la solicitud de devolución como el propietario del vehículo o aeronave o su representante autorizado.

3. Una Parte no tendrá la obligación, conforme el presente Tratado, de devolver el vehículo o la aeronave cuya devolución se solicita, si el vehículo o la aeronave está sujeto a decomiso según su legislación por haberse empleado en su territorio para la comisión de un delito con consentimiento o complicidad del propietario, o porque representa el producto de dicho delito.

4. Las Partes no estarán obligadas, conforme al presente Tratado, a devolver un vehículo o una aeronave hurtado, robado o apropiado ilícitamente si no se recibe la solicitud de devolución en el plazo de sesenta (60) días desde el recibo de una notificación presentada con arreglo al párrafo 1 o 2 del Artículo 4.

5. Si la devolución solicitada de un vehículo o aeronave hurtado, robado o apropiado ilícitamente se difiere con arreglo a este Artículo, la Parte requerida lo notificará por escrito a la Autoridad Central de la Parte requirente, en el plazo de treinta (30) días desde el recibo de la solicitud de devolución del vehículo o la aeronave.

ARTICULO 10

1. La Parte Requerida no gravará derechos de importación o exportación, impuestos, multas, u otras sanciones o recargos monetarios sobre los vehículos o aeronaves devueltos de conformidad con el presente Tratado, ni a los propietarios o a sus representantes autorizados, como condición para la devolución de dichos vehículos o aeronaves.

2. Los gastos razonables incurridos en la devolución del vehículo o la aeronave, conforme al presente Tratado, entre ellos, los gastos de remolque, almacenamiento, conservación y transporte, así como los costos de la traducción de los documentos requeridos, los sufragará la persona que solicite su devolución y se pagarán antes de la devolución del vehículo o la aeronave.

3. En ciertos casos, los gastos de la devolución podrían incluir los costos de la reparación o del reacondicionamiento del vehículo o la aeronave que hubieran sido necesarios para que el vehículo o la aeronave se traslade a un lugar de almacenamiento o se preserve en el estado en que se encontró. La persona que solicite la devolución del vehículo o la aeronave no será responsable de los costos de cualquier otra labor efectuada en el vehículo o a la aeronave mientras se encontraba en custodia de las autoridades de la Parte requerida.

4. Siempre y cuando la Parte requerida cumpla con las disposiciones del presente Tratado acerca de la recuperación, el almacenamiento, la salvaguarda y, cuando proceda, la devolución del vehículo o de la aeronave, nadie tendrá derecho a obtener indemnización de la Parte requerida por concepto de daños sufridos mientras el vehículo o la aeronave se encontraba en la custodia de la Parte requerida.

ARTICULO 11

Los procedimientos que, con arreglo al presente Tratado, se disponen para la recuperación y devolución de vehículos o aeronaves hurtados, robados o apropiados ilícitamente serán adicionales a los que se prevean conforme a la legislación de la Parte requerida. Ninguna disposición del presente Tratado menoscabará los derechos a la recuperación de vehículos o aeronaves hurtados, robados o apropiados ilícitamente que estipule el derecho precedente.

ARTICULO 12

1. Cualquier diferencia en la interpretación o aplicación del presente Tratado será resuelta mediante consultas entre las Partes a través de los conductos diplomáticos.

2. El presente Tratado estará sujeto a ratificación. Entrará en vigencia en la fecha en que se verifique el canje de los instrumentos de ratificación.

3. El presente Tratado podrá denunciarse cualquiera de las Partes mediante notificación por escrito, a través de los conductos diplomáticos, dada con noventa (90) días de anticipación.

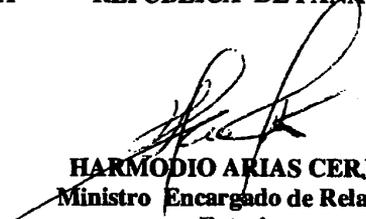
Firmado en la Ciudad de Panamá, el seis (6) de junio de 2000, en dos versiones, en español e inglés, ambas igualmente auténticas.

**POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA**



SIMON FERRO
Embajador en Panamá

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE PANAMA**



HARMODIO ARIAS CERJACK
Ministro Encargado de Relaciones
Exteriores

ANEXO 1

**INFORMACIÓN DESCRIPTIVA DE LOS VEHÍCULOS
QUE SERÁ SUMINISTRADA EN UNA NOTIFICACIÓN PRESENTADA
CONFORME AL ARTÍCULO 4**

- 1. Número de Identificación del Vehículo (NIV).**
- 2. Nombre del fabricante del vehículo.**
- 3. Modelo del vehículo y año de fabricación, si se conoce.**
- 4. Color del vehículo.**
- 5. Número de placa del vehículo (NPV) y la jurisdicción del lugar de emisión, si se conoce.**
- 6. Número de la etiqueta o calcomanía expedida por una municipalidad u otra jurisdicción local y nombre de la municipalidad u otra jurisdicción local si se conoce**
- 7. Una descripción de las condiciones del vehículo, incluyendo operabilidad, si se conoce y las reparaciones que aparentemente necesite.**
- 8. Ubicación actual del vehículo.**
- 9. Indicar la autoridad que tiene la custodia física del vehículo y un punto de contacto, incluyendo nombre, dirección y número de teléfono del oficial que tiene la información de la recuperación.**
- 10. Cualquier información que indique si el vehículo ha sido utilizado en conexión con la comisión de un delito.**
- 11. Si existe la posibilidad que el vehículo pudiese estar sujeto a decomiso según las leyes de la Parte notificante.**

ANEXO 2

**INFORMACIÓN DESCRIPTIVA DE AERONAVES
QUE SERÁ SUMINISTRADA EN UNA
NOTIFICACIÓN PRESENTADA CONFORME AL ARTÍCULO 4**

- 1. Número de matrícula de la aeronave.**
- 2. Nombre del fabricante.**
- 3. Modelo de la aeronave y año de fabricación, si se conoce.**
- 4. Color de la aeronave.**
- 5. Número de serie de la aeronave (número de armazón de la aeronave).**
- 6. Número (s) de motor de la aeronave.**
- 7. Una descripción de las condiciones de la aeronave, incluyendo, la aeronavegabilidad y si se encuentra apta para volar, si se conoce, y las reparaciones que aparentemente necesitará.**
- 8. Ubicación de la aeronave al momento de la aprehensión.**
- 9. Localización actual de la aeronave.**
- 10. Señalar la autoridad que tiene la custodia física de la aeronave y un punto de contacto, incluyendo nombre, dirección y número de teléfono del oficial que tiene la información de la recuperación.**
- 11. Cualquier información que indique si la aeronave ha sido utilizada en conexión con la comisión de un delito.**
- 12. Si existe la posibilidad que la aeronave pudiese estar sujeta a decomiso según las leyes de la Parte notificante.**
- 13. Nombre de cualquier persona involucrada con la aeronave al momento de la aprehensión.**
- 14. Una descripción de cualquiera carga o documentos encontrados a bordo de la aeronave en el momento de la aprehensión, incluyendo bitácora de la aeronave/máquina, certificado de aeronavegabilidad, certificado de registro, licencia de piloto, etc.**

ANEXO 3

**SOLICITUD PARA LA DEVOLUCIÓN DE UN VEHÍCULO HURTADO,
ROBADO O APROPIADO ILÍCITAMENTE**

La (Autoridad Central) de (nombre del país) respetuosamente solicita que (la autoridad competente de /nombre del país/) devuelva el vehículo que se describe a continuación a (el propietario/a o su apoderado) de acuerdo con el Tratado celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y la República de Panamá para la Devolución de Vehículos y Aeronaves Hurtados, Robados o Apropiados Ilícitamente:

Marca:

Modelo:

Tipo:

Número de identificación del vehículo:

Placa número:

Propietario según el registro:

La (Autoridad Central) de (nombre del país) certifica que ha examinado los siguientes documentos que fueron presentados por (identidad de la persona que presenta los documentos) como prueba de que (él o ella o la persona a quien representa) es propietario (a), del vehículo y ha encontrado que están debidamente certificados, de acuerdo con las leyes de (jurisdicción apropiada).

a). descripción del documento

b). descripción del documento

c). descripción del documento

d.) descripción del documento.

Despedida

Lugar y fecha

Adjuntos.

ANEXO 4

**SOLICITUD PARA LA DEVOLUCIÓN DE UNA AERONAVE HURTADA,
ROBADA O APROPIADA ILÍCITAMENTE**

La (Autoridad Central) de (nombre del país) respetuosamente solicita que (la autoridad competente de /nombre del país/ devuelva la aeronave que se describe a continuación a (el propietario/su apoderado) de acuerdo con el Tratado celebrado entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá para la devolución de vehículos y aeronaves hurtados, robados o apropiados ilícitamente:

Marca:

Modelo:

Número de Serie:

Número de registro:

Propietario según el registro:

La (autoridad central) de (nombre del país) certifica que ha examinado los siguientes documentos que fueron presentados por (identidad de la persona que presenta los documentos) como prueba de que (él o ella o la persona a quien representa) es propietario(a), de la aeronave y ha encontrado que están debidamente certificados, de acuerdo con las leyes de (jurisdicción apropiada).

- a. (descripción del documento)**
- b. (descripción del documento)**
- c. (descripción del documento)**
- d. (descripción del documento)**

Despedida

Lugar y fecha

Adjuntos

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

I

**EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA**

Panama, July 25, 2000

No. 810

Excellency:

I have the honor to refer to the Treaty Between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Panama for the Return of Stolen, Robbed, or Converted Vehicles and Aircraft, signed on June 6, 2000.

Article 6 of the Treaty sets forth the documents that the Requesting Party shall include in a request for the return of a vehicle or aircraft. Paragraph 5 of Article 6 provides that all such documents “shall be accompanied by an appropriate translation.”

It is the understanding of the Government of the United States of America that, for purposes of this Article and with regard to standard language used in registration and title documents originating in both Parties, an “appropriate translation” will include translations on printed forms, in the English and Spanish languages, with appropriate blanks to be filled in with the particular information relating to the vehicle or the aircraft the return of which is being requested.

I would appreciate confirmation that the Government of the Republic of Panama shares this understanding.

His Excellency

Harmodio Arias Cerjack,

Minister of Foreign Relations, a.i.,

Panama, Republic of Panama.



II
**U.S. Department of State
Office of Language Services
Translating Division**

**LS No. 080079
HKE/JF
Spanish**

**Republic of Panama
Panama City**

**Ministry of Foreign Relations
Office of the Minister
D.M. No. DT/311**

July 25, 2000

Mr. Ambassador:

I have the honor to acknowledge receipt of your note No. 810, dated today, which reads as follows:

[See note I - Voir note I]

In this regard, I have the honor to confirm that the Government of the Republic of Panama concurs with said understanding.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

**Harmodio Arias Cerjack
Acting Minister**

**His Excellency
Simon Ferro,
Ambassador of the United States of America,
Panama City.**

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]*

Ministerio de Relaciones Exteriores
Despacho del Ministro
D. M. No. DT/311

25 de julio de 2000

Señor Embajador:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia en ocasión de avisar recibo de su atenta Nota No. 810, fechada el día de hoy, que dice lo siguiente:

“Excelencia:

Tengo el honor de referirme al Tratado entre el Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de los Estados Unidos de América para la Devolución de Vehículos y Aeronaves Hurtados, Robados o Apropiados Ilícitamente, firmado en Panamá el 6 de junio de 2000.

El Artículo 6 del Tratado establece la documentación que la Parte requirente debe incluir en la solicitud de devolución del vehículo o aeronave. El párrafo 5 del Artículo 6 establece que esa documentación “deberá acompañarse por su debida traducción”.

El Gobierno de los Estados Unidos de América entiende que, a efectos de ese artículo y con respecto a las expresiones acostumbradas que se utilizan en los certificados de registro y títulos de propiedad que se originan en las dos Partes, una “debida traducción” podrá consistir en las traducciones correspondientes que figuren en formularios impresos, en los idiomas inglés y español, los cuales contarán con espacios en blanco que se llenarán con la información particular acerca de cada vehículo o aeronave cuya devolución se solicite.

Agradeceré la confirmación de que el Gobierno de la República de Panamá está de acuerdo con este entendimiento.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle las seguridades de mi más alta consideración.”

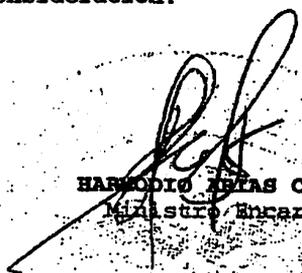
Sobre el particular:..

A Su Excelencia
SIMON FERRO
Embajador de los Estados Unidos
de América
Ciudad.

* Published as submitted – Publié tel que soumis.

Sobre el particular, tengo el honor de confirmar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de la República de Panamá está de acuerdo con este entendimiento.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.



HARODILO ARIAS CERJACK
Ministro Encargado



[TRANSLATION – TRADUCTION]

TRAITÉ ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA RELATIF À LA
RESTITUTION DE VÉHICULES ET D'AÉRONEFS VOLÉS OU ACQUIS DE
MANIÈRE ILLICITE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama (ci-après dénommés les « Parties »),

Constatant le problème croissant que posent, dans les deux pays, le vol transnational simple ou qualifié et l'acquisition illicite de véhicules et d'aéronefs,

Reconnaissant les difficultés auxquelles sont confrontés les propriétaires de bonne foi qui cherchent à obtenir la restitution de véhicules et d'aéronefs ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite sur le territoire d'une Partie et recouvrés sur le territoire de l'autre Partie, et

Souhaitant éliminer ces difficultés et régulariser les procédures pour permettre la restitution desdits véhicules et aéronefs dans les meilleurs délais,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Traité :

1. Le terme « véhicule » désigne les automobiles, camions, autobus, motocyclettes, camping-cars ou remorques, de quelque type que ce soit.
2. Le terme « aéronef » désigne tout moyen de transport autopropulsé utilisé ou conçu pour voler.
3. Un véhicule ou un aéronef est considéré comme « ayant fait l'objet d'un vol simple » lorsque sa possession a été obtenue sans le consentement de son propriétaire ou de toute autre personne légalement autorisée à l'utiliser, et considéré comme « ayant fait l'objet d'un vol qualifié » lorsque cette possession a été obtenue en recourant à la force contre des personnes ou des biens.
4. Un véhicule ou un aéronef est considéré comme « acquis de manière illicite » lorsque :
 - a) La personne qui l'a loué auprès d'une entreprise légalement autorisée à cette fin dans le cadre de son activité commerciale normale se l'approprie sans autorisation;
 - b) La personne qui en a la garde, en raison de ses fonctions ou par décision judiciaire, se l'approprie sans autorisation; ou
 - c) La personne à laquelle il a été confié par son propriétaire ou par le représentant légal de celui-ci se l'approprie sans autorisation, pour son propre profit ou pour celui d'un tiers.
5. Le terme « saisir » signifie s'approprier des biens ou les détenir en application de la loi.
6. Le terme « jours » désigne des jours civils.

Article 2

Chaque Partie s'engage à restituer, conformément aux dispositions du présent Traité, les véhicules et les aéronefs :

1. Faisant l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire de l'autre Partie (ou, dans le cas d'aéronefs, ayant été fabriqués sur le territoire de l'autre Partie);
2. Ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié, ou acquis de manière illicite sur le territoire de l'autre Partie, ou par l'un de ses ressortissants;
3. Trouvés sur son territoire.

Dans le cas d'un véhicule ou d'un aéronef ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite en dehors du territoire de l'autre Partie par l'un de ses ressortissants, l'obligation de restituer le véhicule ou l'aéronef ne survient que si la demande de restitution en vertu des dispositions du présent Traité est présentée avant toute demande d'un pays tiers pour la restitution dudit véhicule ou aéronef.

Article 3

1. Chaque Partie désigne une autorité centrale chargée de traiter les notifications et les demandes prévues par le présent Traité.
2. Pour les États-Unis d'Amérique, l'autorité centrale est le Département d'État ou l'ambassade des États-Unis d'Amérique au Panama.
3. Pour la République du Panama, l'autorité centrale est le Bureau du Procureur général ou le Bureau du Procureur général adjoint.

Article 4

1. Lorsque les autorités de police, de douane ou autres autorités d'une Partie saisissent un véhicule dont elles ont des raisons de penser qu'il fait l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire de l'autre Partie, l'autorité centrale de la première Partie informe par écrit, dans un délai de 60 jours suivant la saisie, l'autorité centrale de l'autre Partie que ses autorités ont la garde du véhicule. Cette notification fournit tous les renseignements disponibles permettant d'identifier le véhicule, comme prévu à l'annexe 1.

2. Lorsque les autorités de police, de douane ou autres autorités d'une Partie saisissent un aéronef dont elles ont des raisons de penser qu'il fait l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire de l'autre Partie, ou qu'il a été fabriqué sur ledit territoire, l'autorité centrale de la première Partie informe par écrit, dans un délai de 60 jours suivant la saisie, l'autorité centrale de l'autre Partie que ses autorités ont la garde de l'aéronef. Cette notification fournit tous les renseignements disponibles permettant d'identifier l'aéronef, comme prévu à l'annexe 2.

3. Lorsqu'un véhicule ou un aéronef est saisi par les autorités de l'une des Parties, comme indiqué au paragraphe 1 ou 2 du présent article, parce qu'il pourrait avoir servi à la perpétration d'un délit, ou être le produit d'un délit, l'autorité centrale de ladite Partie informe par écrit l'autorité centrale de l'autre Partie, dans un délai de 60 jours suivant la saisie, de la saisie et des

motifs de celle-ci, de sorte que le propriétaire ou son représentant autorisé puisse utiliser les recours prévus par la législation de la première Partie.

Article 5

Les autorités compétentes de la Partie ayant saisi un véhicule ou un aéronef dont elles ont des raisons de croire qu'il fait l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire de l'autre Partie (ou, dans le cas d'un aéronef, qu'il a été fabriqué sur le territoire de l'autre Partie) l'entreposent sans tarder et prennent toutes les mesures raisonnablement requises pour le conserver en lieu sûr, y compris les mesures nécessaires pour empêcher l'oblitération ou la modification des renseignements d'identification tels que les numéros d'identification des véhicules et les numéros d'immatriculation ou de fuselage des aéronefs. Elles s'abstiennent d'en faire usage, de le vendre aux enchères, de le démanteler, de l'altérer ou de l'aliéner. Il est entendu, toutefois, qu'aucune disposition du présent Traité n'interdit auxdites autorités de faire usage du véhicule, de le mettre aux enchères, de le démanteler, de l'altérer ou de l'aliéner :

1. Si aucune demande de restitution n'a été déposée dans les 60 jours qui suivent la notification faite conformément au paragraphe 1 ou 2 de l'article 4;

2. S'il est établi, conformément au paragraphe 1 de l'article 8, que la demande de restitution du véhicule ou de l'aéronef n'est pas conforme aux dispositions du présent Traité, et si cette décision a été notifiée conformément au paragraphe 3 dudit article;

3. Si le véhicule ou l'aéronef n'a pas été repris, dans le délai stipulé au paragraphe 2 de l'article 8, par la personne identifiée dans la demande de restitution comme étant son propriétaire ou le représentant autorisé de ce dernier, après que le véhicule ou l'aéronef a été mis à sa disposition conformément au paragraphe 2 de l'article 8; ou

4. Si, en application du paragraphe 2, 3 ou 4 de l'article 9 du présent Traité, il n'y a pas d'obligation de restituer le véhicule ou l'aéronef.

Article 6

1. Une Partie peut présenter une demande de restitution du véhicule ou de l'aéronef après réception de la notification faite conformément au paragraphe 1 ou 2 de l'article 4.

2. La demande de restitution est transmise sous scellé officiel de l'autorité centrale de la Partie requérante et comprend le formulaire joint à l'annexe 3 (pour un véhicule) ou de l'annexe 4 (pour un aéronef).

3. Dans les cas impliquant des véhicules, la demande comporte les copies dûment certifiées des documents suivants :

a) Le titre de propriété du véhicule, s'il en a été établi un, ou, à défaut, une déclaration certifiée de l'autorité compétente indiquant la personne ou l'entité à laquelle ledit titre a été délivré;

b) Le certificat d'immatriculation du véhicule, s'il en a été établi un, ou, à défaut, une déclaration certifiée de l'autorité compétente indiquant la personne ou l'entité au nom de laquelle il est immatriculé;

c) Le contrat de vente ou autre document établissant la propriété du véhicule, si ce dernier ne fait pas l'objet d'un titre de propriété ou d'un certificat d'immatriculation;

d) Le titre de transfert de propriété du véhicule, si le propriétaire du véhicule en a transféré la propriété à un tiers après qu'il a fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou qu'il a été acquis de manière illicite;

e) La déclaration attestant que le véhicule a fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou qu'il a été acquis de manière illicite, délivrée par une autorité compétente de la Partie requérante. Si la déclaration est faite à l'autorité compétente après que la Partie requise a saisi le véhicule ou en a pris possession de toute autre manière, la personne demandant sa restitution doit fournir un document expliquant les raisons du retard avec lequel le vol a été déclaré en y joignant, le cas échéant, toute pièce justificative;

f) Si la personne qui demande la restitution d'un véhicule n'en est pas propriétaire, une procuration accordée par ce dernier ou son représentant légal, devant notaire, l'autorisant à recouvrer le véhicule.

4. Dans les cas impliquant des aéronefs, la demande comporte les copies dûment certifiées des documents suivants :

a) Le contrat de vente ou autre document établissant la propriété de l'aéronef;

b) Le certificat d'immatriculation de l'aéronef, ou, à défaut, une déclaration certifiée de l'autorité compétente indiquant la personne ou l'entité au nom de laquelle il est immatriculé;

c) Le titre de transfert de propriété de l'aéronef, si le propriétaire de l'aéronef en a transféré la propriété à un tiers après qu'il a fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou qu'il a été acquis de manière illicite;

d) La déclaration attestant que l'aéronef a fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou qu'il a été acquis de manière illicite, délivrée par une autorité compétente de la Partie requérante. Si la déclaration est faite à l'autorité compétente après que la Partie requise a saisi l'aéronef ou en a pris possession de toute autre manière, la personne demandant sa restitution doit fournir un document expliquant les raisons du retard avec lequel le vol a été déclaré en y joignant, le cas échéant, toute pièce justificative; et

e) Si la personne qui demande la restitution d'un aéronef n'en est pas propriétaire, une procuration accordée par ce dernier ou son représentant légal, devant notaire, l'autorisant à recouvrer l'aéronef.

5. Le cas échéant, tous les documents auxquels se réfère le présent article sont accompagnés d'une traduction appropriée. La Partie requise n'exige aucune autre légalisation ou authentification des documents.

Article 7

Si une Partie apprend, par des moyens autres qu'une notification faite conformément à l'article 4, que les autorités de l'autre Partie peuvent avoir saisi un véhicule ou un aéronef faisant l'objet d'un certificat d'immatriculation, titre de propriété ou autre document délivré sur le territoire de l'autre Partie (ou, dans le cas d'un aéronef, ayant été fabriqué sur le territoire de l'autre Partie), ou que les autorités de l'autre Partie ont saisi ce véhicule ou cet aéronef parce qu'il aurait pu avoir servi à commettre un délit, ou être le produit d'un délit, ladite Partie :

1. Peut, au moyen d'une note adressée à l'autorité centrale de l'autre Partie, demander confirmation officielle de ce fait et prier celle-ci de lui communiquer la notification visée à l'article 4, auquel cas l'autre Partie transmet ladite notification ou expose, par écrit, les raisons pour lesquelles une notification n'est pas requise; et

2. Peut également, dans les cas appropriés, présenter une demande de restitution du véhicule ou de l'aéronef comme prévu à l'article 6.

Article 8

1. Sous réserve des dispositions de l'article 9, la Partie requise, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de restitution d'un véhicule ou d'un aéronef ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite, détermine si la demande de restitution est conforme aux dispositions du présent Traité et communique sa décision à l'autorité centrale de la Partie requérante.

2. Si la Partie requise détermine que la demande de restitution d'un véhicule ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite est conforme aux dispositions du présent Traité, elle met le véhicule ou l'aéronef à disposition de la personne identifiée dans la demande de restitution comme étant le propriétaire ou son représentant autorisé, dans les 15 jours qui suivent cette décision. Le véhicule ou l'aéronef demeure à la disposition de la personne identifiée dans la demande de restitution comme étant le propriétaire ou son représentant autorisé pendant 90 jours afin qu'elle accepte sa livraison. La Partie requise prend les mesures nécessaires pour permettre au propriétaire ou à son représentant autorisé de prendre livraison du véhicule ou de l'aéronef et de le ramener sur le territoire de la Partie requérante.

3. Si la Partie requise détermine que la demande de restitution n'est pas conforme aux dispositions du présent Traité, elle en informe par écrit l'autorité centrale de la Partie requérante, en précisant les motifs de sa décision.

Article 9

1. Si un véhicule ou un aéronef dont la restitution est demandée est retenu aux fins d'une enquête judiciaire ou de poursuites pénales, il est restitué conformément aux dispositions du présent Traité lorsque sa présence n'est plus requise aux fins de l'instruction ou des poursuites. La Partie requise prend toutefois toutes les mesures appropriées pour que des photographies ou d'autres éléments de preuve soient utilisés, chaque fois que possible, aux fins de l'instruction ou des poursuites, de sorte que le véhicule ou l'aéronef puisse être restitué dans les meilleurs délais.

2. Si la propriété ou la garde d'un véhicule ou d'un aéronef dont la restitution est demandée est l'objet d'une cause en instance sur le territoire de la Partie requise, la restitution, conformément au présent Traité, se fait dès la fin de ladite procédure. Toutefois, une Partie n'est pas tenue, au regard du présent Traité, de restituer le véhicule ou l'aéronef si, à l'issue de la procédure, le véhicule ou l'aéronef est attribué à une personne autre que celle identifiée dans la demande de restitution comme étant le propriétaire du véhicule ou de l'aéronef ou son représentant autorisé.

3. Une Partie n'est pas tenue, au regard du présent Traité, de restituer un véhicule ou un aéronef si sa législation stipule que celui-ci est susceptible d'être confisqué parce qu'il a servi sur

son territoire à la perpétration d'un délit avec le consentement ou la complicité du propriétaire, ou parce qu'il est le produit de ce délit.

4. Une Partie n'est pas tenue, au regard du présent Traité, de restituer un véhicule ou un aéronef ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite s'il n'est pas présenté de demande de restitution dans les 60 jours qui suivent la notification donnée en application du paragraphe 1 ou 2 de l'article 4.

5. Si la restitution d'un véhicule ou d'un aéronef ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite est reportée, en application du présent article, la Partie requise en informe par écrit l'autorité centrale de la Partie requérante dans les 30 jours à compter de la réception d'une demande de restitution du véhicule ou de l'aéronef.

Article 10

1. La Partie requise n'impose ni aux propriétaires ni à leurs représentants autorisés, comme condition de la restitution, le paiement de droits à l'importation ou à l'exportation, taxes, amendes ou autres pénalités ou charges pécuniaires sur les véhicules et aéronefs restitués conformément aux dispositions du présent Traité.

2. Les dépenses effectivement encourues à l'occasion de la restitution du véhicule ou de l'aéronef, notamment les frais de remorquage, d'entreposage, d'entretien, de transport, et de traduction des documents requis en vertu du présent Traité, sont à la charge de la personne demandant la restitution, et doivent être remboursées avant la restitution du véhicule ou de l'aéronef.

3. Dans des cas particuliers, les dépenses afférentes à la restitution d'un véhicule ou d'un aéronef peuvent comprendre les frais de réparation ou de remise en état qui peuvent avoir été nécessaires afin d'amener le véhicule ou l'aéronef jusqu'à une aire d'entreposage ou de le conserver dans l'état où il a été trouvé. La personne ayant demandé la restitution d'un véhicule ou d'un aéronef n'est pas responsable des dépenses afférentes à tous autres travaux effectués sur le véhicule ou l'aéronef tandis qu'il est sous la garde des autorités de la Partie requise.

4. Sous réserve que la Partie requise respecte les dispositions du présent Traité en ce qui concerne le recouvrement, l'entreposage, l'entretien, et, le cas échéant, la restitution d'un véhicule ou d'un aéronef, nul ne peut prétendre à une indemnisation de la Partie requise pour des dommages subis tandis que le véhicule ou l'aéronef était sous sa garde.

Article 11

Les mécanismes prévus par le présent Traité en vue du recouvrement et de la restitution des véhicules et des aéronefs ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite s'ajoutent à ceux prévus par la législation de la Partie requise. Aucune disposition du présent Traité ne porte atteinte aux droits de recouvrement des véhicules et aéronefs ayant fait l'objet d'un vol simple ou qualifié ou acquis de manière illicite prévus par la législation applicable.

Article 12

1. Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Traité est réglé par consultation entre les Parties, par la voie diplomatique.

2. Le présent Traité est sujet à ratification. Il entre en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

3. Le présent Traité peut être dénoncé par l'une ou l'autre des Parties moyennant un préavis écrit de 90 jours à l'autre Partie par la voie diplomatique.

FAIT à Panama, le 6 juin 2000, en double exemplaire en langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

SIMON FERRO
Ambassadeur au Panama

Pour le Gouvernement de la République du Panama :

HARMODIO ARIAS CERJACK
Ministre des affaires étrangères

ANNEXE 1

ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION RELATIFS AUX VÉHICULES
QUE DOIT CONTENIR LA NOTIFICATION FAITE
EN APPLICATION DE L'ARTICLE 4

1. Numéro d'identification du véhicule;
2. Nom du constructeur du véhicule;
3. Modèle et année de fabrication du véhicule, s'ils sont connus;
4. Couleur du véhicule;
5. Numéro d'immatriculation du véhicule et autorité ayant délivré le certificat d'immatriculation, s'ils sont connus;
6. Numéro d'identification et nom de la ville ou de l'autorité, s'ils sont connus;
7. Description de l'état du véhicule, notamment de sa mobilité, s'il est connu, et des réparations qui semblent nécessaires;
8. Emplacement du véhicule;
9. Identité de l'autorité ayant la garde matérielle du véhicule et de la personne à contacter, avec indication du nom, de l'adresse ou du numéro de téléphone du fonctionnaire disposant des renseignements concernant la restitution;
10. Le cas échéant, tout renseignement indiquant qu'il a été fait usage du véhicule à l'occasion de la perpétration d'un délit;
11. Le cas échéant, une indication de la possibilité que le véhicule soit confisqué en vertu de la législation de la Partie qui a délivré la notification.

ANNEXE 2

ÉLÉMENTS D'IDENTIFICATION RELATIFS AUX AÉRONEFS
QUE DOIT CONTENIR LA NOTIFICATION FAITE
EN APPLICATION DE L'ARTICLE 4

1. Numéro d'immatriculation de l'aéronef;
2. Nom du constructeur de l'aéronef;
3. Modèle et année de fabrication de l'aéronef, s'ils sont connus;
4. Couleur de l'aéronef;
5. Numéro de série de l'aéronef (numéro de cellule);
6. Numéro(s) du ou des moteurs de l'aéronef;
7. Description de l'état de l'aéronef, notamment de sa navigabilité et de son aptitude au vol, s'il est connu, et des réparations qui semblent nécessaires;
8. Emplacement de l'aéronef au moment de la saisie;
9. Emplacement actuel de l'aéronef;
10. Identité de l'autorité ayant la garde matérielle de l'aéronef et de la personne à contacter, avec indication du nom, de l'adresse ou du numéro de téléphone du fonctionnaire disposant des renseignements concernant la restitution;
11. Le cas échéant, tout renseignement indiquant qu'il a été fait usage du véhicule à l'occasion de la perpétration d'un délit;
12. Le cas échéant, une indication de la possibilité que le véhicule soit confisqué en vertu de la législation de la Partie qui a délivré la notification;
13. Nom de toute personne ayant un lien avec l'aéronef au moment de la saisie;
14. Description de toute cargaison ou tout document trouvés à bord de l'aéronef au moment de la saisie, y compris le carnet d'aéronef ou le journal des machines, le certificat de navigabilité, le certificat d'immatriculation, le permis du pilote, etc.

ANNEXE 3

DEMANDE DE RESTITUTION D'UN VÉHICULE VOLÉ
OU ACQUIS DE MANIÈRE ILLICITE

(L'autorité centrale) de (nom du pays) demande respectueusement que (l'autorité compétente) de (nom du pays) restitue le véhicule décrit ci-dessous à (son propriétaire ou au représentant autorisé de son propriétaire) conformément aux dispositions du Traité entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama relatif à la restitution de véhicules et d'aéronefs volés ou acquis de manière illicite :

Marque :

Modèle (année) :

Type :

Numéro d'identification du véhicule :

Numéro d'immatriculation :

Propriétaire en titre :

(L'autorité centrale) de (nom du pays) certifie qu'elle a examiné les documents suivants, présentés par (identité de la personne ayant présenté les documents) comme preuve que (le véhicule lui appartient ou appartient à la personne pour laquelle elle agit en qualité de représentant autorisé) et les a trouvés en bonne et due forme au regard de la législation de (juridiction compétente) :

- a. (Description du document)
- b. (Description du document)
- c. (Description du document)
- d. (Description du document)

Formule de politesse

Lieu et date

Pièces jointes

ANNEXE 4

DEMANDE DE RESTITUTION D'UN AÉRONEF VOLÉ
OU ACQUIS DE MANIÈRE ILLICITE

(L'autorité centrale) de (nom du pays) demande respectueusement que (l'autorité compétente) de (nom du pays) restitue l'aéronef décrit ci-dessous (à son propriétaire ou au représentant autorisé de son propriétaire) conformément aux dispositions du Traité entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama relatif à la restitution de véhicules et d'aéronefs volés ou acquis de manière illicite :

Marque :

Modèle (année) :

Numéro de série :

Numéro d'immatriculation :

Propriétaire en titre :

(L'autorité centrale) de (nom du pays) certifie qu'elle a examiné les documents suivants, présentés par (identité de la personne ayant présenté les documents) comme preuve que (l'aéronef lui appartient ou appartient à la personne pour laquelle elle agit en qualité de représentant autorisé) et les a trouvés en bonne et due forme au regard de la législation de (juridiction compétente) :

- a. (Description du document)
- b. (Description du document)
- c. (Description du document)
- d. (Description du document)

Formule de politesse

Lieu et date

Pièces jointes

I

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Panama, le 25 juillet 2000

N° 810

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer au Traité entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Panama relatif à la restitution de véhicules et d'aéronefs volés ou acquis de manière illicite, signé le 6 juin 2000.

L'article 6 du Traité énonce les documents que la Partie requérante doit inclure dans une demande de restitution d'un véhicule ou d'un aéronef. Le paragraphe 5 de l'article 6 prévoit que tous ces documents « sont accompagnés d'une traduction appropriée ».

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique estime que, aux fins du présent article et eu égard à la langue standard utilisée dans les documents d'enregistrement et les documents formant titre émanant des deux Parties, une « traduction appropriée » comprend des traductions sur des formulaires imprimés, en langues anglaise et espagnole, avec des espaces appropriés à remplir avec les informations particulières relatives au véhicule ou à l'aéronef dont la restitution est demandée.

Nous vous serions reconnaissants de confirmer que le Gouvernement de la République du Panama partage ce point de vue.

[Signé]

Ambassade des États-Unis d'Amérique
Panama

Son Excellence
Harmodio Arias Cerjack
Ministre des affaires étrangères par intérim
Panama, République du Panama

II

DÉPARTEMENT D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS
BUREAU DES SERVICES LINGUISTIQUES
DIVISION DE LA TRADUCTION

LS N° 0800079
HKE/JF
Espagnol

RÉPUBLIQUE DU PANAMA
PANAMA

Ministère des affaires étrangères
Cabinet du Ministre
DM N° DT/311

25 juillet 1996

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° 810 de ce jour, dont la teneur est la suivante :

[Voir note I]

À cet égard, j'ai l'honneur de confirmer que le Gouvernement de la République du Panama partage ce point de vue.

Je saisis cette occasion pour vous réitérer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

Harmodio Arias Cerjack
Ministre par intérim

Son Excellence
Simon Ferro
Ambassadeur des États-Unis d'Amérique
Panama

No. 50900

**United States of America
and
Turkey**

Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey (with annexes). New York, 2 May 2000

Entry into force: *13 August 2001 by notification, in accordance with article 18*

Authentic texts: *English and Turkish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Turquie**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République turque (avec annexes). New York, 2 mai 2000

Entrée en vigueur : *13 août 2001 par notification, conformément à l'article 18*

Textes authentiques : *anglais et turc*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

Have agreed as follows:

Article I

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Turkey, the Ministry of Transport, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Ministry;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Airline" means any air transport enterprise offering or operating air transportation.
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
7. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
8. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
9. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
10. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
11. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

12. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

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

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

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

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

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

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to 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 Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security

standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports 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.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

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

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country; and

c) a surface transportation provider or providers of any country;

provided that all airlines and surface transportation providers in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
 - b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
 - c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
 - d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
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 charging 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 in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

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

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air

transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its

jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties. Any amendments so agreed shall be effected by an exchange of diplomatic notes.
2. In the event of the conclusion of any multilateral convention concerning air transportation to which both the Parties become bound, the Parties shall consult to determine whether and to what extent the present Agreement should be amended.

Article 16

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 17

Registration with ICAO

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

Article 18

Entry into Force

1. This Agreement and its Annexes, which constitute an integral part of this Agreement, shall enter into force after fulfillment of the constitutional requirements by each Party, on the date of exchange of diplomatic notes to this effect.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Turkey, signed at Washington November 7, 1990.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at New York, this second day of May, 2000, in duplicate, in the English and Turkish languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF TURKEY:



ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

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

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Turkey and beyond.

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

1. From points behind Turkey via Turkey and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services:

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the

Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

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

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

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

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines: such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
 - e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.
2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.
4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX IV

Transitional Provisions

Section 1

The provisions of this section shall expire on March 31, 2003.

A. Intermediate points with traffic rights

1. **U.S. Routes.** Notwithstanding section 1A of Annex I, airlines designated by the Government of the United States may operate scheduled passenger/combination air transportation between the United States and Turkey via a total of three intermediate points in Canada and Europe with local traffic rights between the intermediate points and points in Turkey.

2. **Turkish Routes.** Notwithstanding section 1B of Annex I, airlines designated by the Government of Turkey may operate scheduled passenger/combination air transportation between Turkey and the United States via a total of three intermediate points in Europe and Canada with local traffic rights between the intermediate points and points in the United States.

3. There shall be no limitation on intermediate points served without traffic rights between such intermediate points and the territory of the other Party.

B. Third-country code-share services

Notwithstanding Article 8, paragraph 7, the designated airlines of each Party may operate or hold out scheduled passenger/combination code-share services between points in the territory of one Party and points in the territory of the other Party over any intermediate point or points with an airline or airlines of a third country or countries, only as follows:

1. Until March 31, 2001, no more than three airlines of each Party may exercise the rights in Article 8, paragraph 7b with a combined total of no more than 21 weekly frequencies.

2. From April 1, 2001 through March 31, 2002, no more than five airlines of each Party may exercise the rights in Article 8, paragraph 7b with a combined total of no more than 35 weekly frequencies.

3. From April 1, 2002 through March 31, 2003, no more than seven airlines of each Party may exercise the rights in Article 8, paragraph 7b with a combined total of no more than 49 weekly frequencies.

4. For purposes of this section, a frequency is defined as one round-trip aircraft operation, pursuant to a code-share arrangement with an airline of a third country, to and from the territory of the other Party. Single continuing code-share service beyond the territory of a Party shall not be counted separately.

5. Until March 31, 2003, airlines of either Party operating scheduled passenger/combination code-share services pursuant to paragraph B of this section may not carry local traffic between the points in the third country and points in the territory of the other Party.

C. Points in the United States served by Turkish-designated airlines

Notwithstanding Section 1, paragraph B, of Annex I, airlines designated by the Government of Turkey to hold out and provide scheduled passenger/combination air transportation may serve points in the United States only as follows:

1. Until March 31, 2001:

- a. a total of three points in the United States, provided that those points shall initially be New York, Chicago and Miami; and
- b. a total of 10 additional points in the United States on a code-share basis only.

2. From April 1, 2001 through March 31, 2002:

- a. a total of four points in the United States; and
- b. a total of 15 additional points in the United States on a code-share basis only.

3. From April 1, 2002 through March 31, 2003:

- a. a total of five points in the United States; and
- b. a total of 20 additional points in the United States on a code-share basis only.

D. Points selection and frequency allocation

Selection of points to be served by a Party under paragraphs A and C of this section may be made, or changed, by that Party with 30 days' notice to the other Party through diplomatic channels. Each Party may allocate the frequencies provided for in paragraph B of this section as it deems appropriate among its designated carriers.

Section 2

Notwithstanding Article 8, paragraph 3, the Republic of Turkey, to the extent its laws and regulations continue to so require, may limit the performance of ramp handling for the designated airlines of the United States to a selection by those airlines from among competing agents; such ramp handling services shall be available on an equal basis to all airlines.

[TURKISH TEXT – TEXTE TURC]

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HÜKÜMETİ
İLE
TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI

Bundan böyle Akit Taraflar olarak geçecek olan AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HÜKÜMETİ ve TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ;

Asgari hükümet müdahalesi ve kurallar ile havayolu işletmeleri arasında serbest rekabete dayanan bir uluslararası havacılık sistemini geliştirmeyi isteyerek ;

Uluslararası hava taşımacılığı olanaklarının genişletilmesini kolaylaştırmayı arzu ederek;

Havayolları işletmelerinin çeşitli seyahat ve nakliye seçeneklerini, eşit koşullarla, en düşük ücret ile, piyasaya hakim olma durumunu kötüye kullanmaksızın halka sunmalarına olanak sağlamak ve ferdi havayolu işletmelerini yenilikler ve rekabet edebilecek ücretler uygulamaya teşvik etmek isteyerek ;

Uluslararası hava taşımacılığı emniyeti ve güvenliğinin en ileri derecede olmasını temin etmek isteyerek, can ve mal güvenliğini tehdit eden, hava taşımacılığını olumsuz etkileyen ve sivil havacılığın emniyetine ilişkin güveni zedeleyen, uçak güvenliğine yönelik eylem ve tehditlere karşı duyulan derin kaygılarını karşılıklı olarak teyid ederek; ve

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzaya açılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin tarafları olarak;

Aşağıdaki gibi anlaşmışlardır:

Madde 1

Tanımlar

Bu Anlaşmanın amaçları bakımından, aksi belirtilmedikçe:

1. "Havacılık Makamları" terimi, Amerika Birleşik Devletleri bakımından Ulaştırma Bakanlığı veya yerine kaim olacak bir kuruluş, Türkiye Cumhuriyeti bakımından ise Ulaştırma Bakanlığı veya bu Bakanlığın icra ettiği görevleri yürütmeye yetkili kılınan herhangi bir kişi ya da kuruluş anlamını taşır.

2. "Anlaşma" terimi, bu Anlaşmayı, Eklerini ve bunlarda yapılan değişiklikleri ifade eder.

3. "Hava taşımacılığı" terimi, kamuya açık taşımacılık amacıyla yolcu, bagaj, kargo ve postadan oluşan trafiğin ayrı veya birlikte, ücret veya kira karşılığında uçaklar tarafından taşınması faaliyetini ifade eder.

4. "Havayolu işletmesi" terimi, hava taşımacılığı hizmetini sunan veya işleten herhangi bir hava taşımacılığı kuruluşunu ifade eder.

5. "Sözleşme", 7 Aralık 1944'te Şikago'da imzaya açılan ve aşağıda yazılı olanları da kapsayan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni ifade eder:

a. Sözleşme'nin 94 (a) maddesi uyarınca yürürlüğe giren ve her iki Akit Tarafça onaylanmış bulunan herhangi bir değişiklik ve

b. Sözleşme'nin 90. maddesi uyarınca kabul edilen ve iki Akit Taraf için yürürlükte bulunan herhangi bir Ek veya değişiklik.

6. "Tayin edilen havayolu" terimi işbu Anlaşmanın 3. Maddesi uyarınca tayin edilen ve yetkilendirilen bir havayolu işletmesi demektir.

7. "Tam maliyet" terimi, hizmet masrafına idari masraflar için makul bir meblağ eklenerek hesaplanan rakam anlamındadır.

8. "Uluslararası hava taşımacılığı" terimi, birden fazla Devletin toprağı üzerindeki hava sahasından geçen hava taşımacılığı anlamındadır.

9. "Ücret" terimi, hava taşımacılığında, acentaları da dahil olmak üzere, havayolu işletmelerince, yolcu (ve bagajın) ve/veya kargo (posta dışında) taşınması için alınan taşıma ücreti, tarifesi ve bu gibi taşıma ücreti, tarifesi veya bedelinin bulunmasını belirleyen şartlar demektir.

10. "Trafik-dışı amaçlar için durmak" terimi, hava taşımacılığında yolcu, bagaj, kargo ve/veya posta indirme ve bindirme dışında herhangi bir amaçla yapılan iniş demektir.

11. "Ülke" terimi, bir Akit Tarafın egemenliği, yetkisi, koruması ve vesayeti altındaki kara alanları ile bunlara bitişik karasuları demektir.

12. "Kullanıcı harcı" terimi, hava limanı, hava seyrüsefer veya havacılık emniyeti tesis veya hizmetlerinin sunulması karşılığı havayolu işletmelerinden alınan ücret demektir.

Madde 2

Hakların Tanınması

1. Akit Taraflardan herbiri diğer Tarafın hava işletmelerince uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesi için diğer Akit Tarafa aşağıda yazılı hakları tanımaktadır:

- a. iniş yapmadan kendi ülkeleri üzerinden uçuş hakkı;
- b. ülkeleri üzerinde trafik-dışı amaçlar için duruşlar yapma hakkı, ve
- c. işbu Anlaşma'da başka suretle belirtilen haklar.

2. İşbu Maddenin hiçbir hükmü, herbir Akit Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerine diğer Akit Tarafın ülkesinde, ücret karşılığında yolcu, yolcu bagajları, kargo veya posta olarak, diğer Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya götürme hakkı verdiği şeklinde anlaşılabilir.

Madde 3

Tayin Etme ve Yetkilendirme

1. Akit Taraflardan herbirinin işbu Anlaşma'ya uygun olarak, uluslararası hava taşımacılığını yürütmek için, istediği sayıda havayolu işletmesini, tayin etmeye, tayinini geri almaya veya değiştirmeye hakkı olacaktır. Bu tayinler, diğer Akit Tarafa diplomatik kanallardan yazılı olarak bildirilecektir. Tayin edilen havayolu işletmesinin, Anlaşma'nın Ek I'de, Ek II'de veya her ikisinde de belirtilen tipte hava taşımacılığı yapmasına yetki verilip verilmediği ayrıca belirtilecektir.

2. Tayin etme yazısının ve tayin edilen havayolu şirketin başvurusunun alınması üzerine, diğer Akit Taraf, işletme yetkisi ve teknik izinler için belirlenen usuller çerçevesinde, tayin edilen havayolu işletmelerine ilgili işletme yetkilerini ve izinleri, aşağıdaki şartlar dikkate alınarak, asgari gecikme ile verecektir.

a. Tayin edilen havayolu işletmesi üzerinde, tayin eden Akit Tarafın veya vatandaşlarının veya her ikisinin de esas mülkiyetini haiz ve etkin denetimi bulunması gerekmektedir .

b. Herbir Akit Tarafça tayin edilen havayolu işletmesinin, başvuruyu değerlendirecek olan diğer Akit Tarafın makamlarının, uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesinde normal olarak uyguladıkları kanun ve yönetmeliklerince öngörülen koşulları yerine getirmeye ehliyetli bulunması gerekmektedir.

c. Havayolu işletmesini tayin eden Akit Tarafın 6. Maddede (Emniyet) ve 7. Maddede (Havacılık Güvenliği) öngörülen standartları koruması ve uygulaması gerekmektedir.

Madde 4

Yetkinin İptali

1. Akit Taraflardan herbiri diğer Akit Tarafın tayin ettiği havayolu işletmesinin işletme yetkileri veya teknik izinlerini:

a. O havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve etkin denetiminin hava işletmesini tayin eden diğer Akit Tarafın, veya vatandaşlarının veya her ikisinin elinde olmaması,

b. O havayolu işletmesinin işbu Anlaşmanın 5. Maddesinde (Kanunların Uygulanması) belirtilen kanun ve yönetmeliklere uymaması,

c. Diğer Akit Tarafın 6. Maddede (Emniyet) öngörülen standartları korumaması ve uygulamaması

hallerinde iptal edebilir, askıya alabilir veya kısıtlayabilir.

2. İşbu Maddenin 1b ve 1c paragraflarına uyumsuzluğu önlemek için ivedi bir tedbir gerekmesi dışında, işbu Maddenin getirdiği haklar, ancak diğer Akit Tarafla görüşmelerde bulunulduktan sonra kullanılacaktır.

3. İşbu Madde, Akit Taraflardan herbirinin 7. Madde (Havacılık Güvenliği) hükümlerine göre, diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi veya havayolu işletmelerinin hava hizmetleri izinlerini ya da teknik izinlerini kaldırma, iptal etme, askıya alma, kısıtlama veya şarta bağlama haklarını sınırlamaz.

Madde 5

Kanunların Uygulanması

1. Bir Akit Tarafın ülkesine girerken, içindeyken ve çıkarken hava ulaşım araçlarının işletimi ve seyrişiferi ile ilgili kanun ve yönetmeliklerine diđer Akit Taraf havayolu işletmelerince uyulacaktır.

2. Bir Akit Tarafın ülkesine girerken, içindeyken ve çıkarken hava ulaşım aracı içindeki yolcu, mürettebat ve kargonun ülkeye giriş ve çıkışını düzenleyen kanun ve yönetmeliklerine (hava limanına giriş ve çıkış hakkı, havacılık güvenliđi, göç, pasaport, gümrük ve karantinaya ilişkin yönetmelikler ve posta sözkonusu ise, PTT yönetmelikleri de dahil olmak üzere) diđer Akit Taraf havayolu işletmelerinin yolcu, mürettebat veya kargosu tarafından veya onlar adına riayet edilecektir.

Madde 6

Emniyet

1. Akit Taraflardan herbiri, işbu Anlaşma ile hükme bağlanan hava taşımacılıđını yürütme amacıyla, diđer Tarafın verdiđi ve geçerli kıldıđı ve geçerliliđini koruyan uçuş elverişlilik sertifikalarını, ehliyet sertifikalarını ve lisansları, bu gibi sertifika ve lisanslar için aranan şartların en azından Sözleşmeye göre konulabilecek asgari standartlara eşit olmaları şartıyla, geçerli olarak tanıyacaktır. Ancak, Akit Tarafların herbiri, kendi ülkeleri üzerinden uçuş amacıyla kendi vatandaşlarına diđer Akit Tarafca verilmiş olan veya geçerli kılınan yetki belgeleri ve lisansları geçerli olarak tanımayı reddedebilir.

2. Akit Taraflardan herbiri, havacılık tesisleri, havacı mürettebat, hava ulaşım aracı ve tayin edilen havayolu işletmesinin işletimine ilişkin diđer Akit Tarafca kullanılan emniyet standartları konusunda danışmalarda bulunmayı talep edebilir. Bu danışmalardan sonra, Taraflardan biri, diđer Tarafın bu alanlarda uyguladıđı ve sürdürdüđü standartların en azından, Sözleşmeye göre tesbit edilebilecek asgari standartlara eşit etkinlikte olmadığını tesbit ederse, bu bulgular ve asgari standartlara uyabilmek için gerekli görülen tedbirler diđer Tarafa bildirilecek ve diđer Taraf da ilgili düzeltici tedbirleri alacaktır. Diđer Akit Taraf, bu düzeltici tedbirleri makul bir süre içinde almayacak olursa, öbür Akit Tarafın tayin ettiđi havayolu işletmesi veya işletmelerinin işletme yetkisini veya teknik izinlerini alıkoyma, iptal veya sınırlama hakkını Akit Taraflardan herbiri muhafaza eder.

Madde 7

Havacılık Güvenliđi

1. Uluslararası Hukuk kurallarından doğan hak ve yükümlölüklerine uygun olarak. Akit Taraflar, yasadışı eylemlere karşı sivil havacılığın güvenliđini sađlama konusundaki yükümlölüklerinin işbu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiđini karşılıklı olarak teyid ederler. Akit Taraflar, uluslararası hukuk kurallarından doğan hak ve yükümlölüklerinin genel geçerliliđinin kısıtlanmaması kaydıyla, özellikle, 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanmış bulunan Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Belirli Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970'te Lahey'de imzalanmış bulunan Uçakların Yasa Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılığın Güvenliđine Karşı Yasa Dışı Hareketlerin Önlenmesi Sözleşmesi hükümlerine ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal de yapılan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Eden Hava Limanlarında Yasa Dışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesi Protokolüne riayet edeceklerdir.

2. Akit Taraflar, talep üzerine, sivil hava araçlarının kanunsuz şekilde ele geçirilmesi fiillerini ve bu gibi hava araçlarının, yolcu ve mürettebatlarının, hava limanları ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diđer kanunsuz fiilleri ve sivil havacılığa karşı herhangi bir başka tehdidi önlemek için birbirlerine gerekli bütün yardımcı sađlayacaktır.

3. Akit Taraflar, karşılıklı ilişkilerinde, Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu (ICAO) tarafından tesbit edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin Ekleri olarak belirtilen havacılık güvenlik standartları ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edecekler ve kendi sicillerinde kayıtlı hava aracı işleticilerinden, iş merkezleri veya daimi ikametgahları kendi ölkelerinde bulunan işleticilerden ve kendi ölkelerinde bulunan hava limanı işleticilerinden bu gibi havacılık güvenlik mevzuatına uygun hareket etmelerini isteyeceklerdir.

4. Akit Taraflardan herbiri, diđer Tarafın ölkesine giriş, çıkış veya içinde kaldığı süre için kendi havayolu işletmelerinden, diđer Tarafca talep edilen güvenlik mevzuatına uymayı kabul etmektedir ve hava ulaşım araçlarını korumak için gerekli tedbirler alınmasını, ve yolcu ve mürettebatın, bagaj ve özel eşyalarının, aynı zamanda kargo ve hava aracı levazımının hava aracına binilmeden önce veya yüklenmeden önce ve yükleme sırasında kontrol edilmesini sađlayacaktır. Akit Taraflardan herbiri, özel bir tehdit vukuunda, diđer Akit Tarafın özel güvenlik tedbirleri konusundaki herhangi bir talebini olumlu değerlendirecektir.

5. Bir sivil hava aracının kanunsuz olarak ele geçirilmesi olayı veya böyle bir olay tehdidi veya bir hava aracının, yolcu ve mürettebatının, hava limanları veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı başka yasadışı eylemler meydana geldiğinde, Akit Taraflar, iletişimi kolaylaştırarak ve böyle bir olay veya tehdidi süratle ve selamlele bertaraf etmeye yönelik diđer uygun tedbirlerle birbirlerine yardımcı olacaklardır.

6. Akit Taraflardan birinin, diğer Akit Tarafın, işbu Maddenin sivil havacılık güvenliği ile ilgili hükümlerinden saptığına inanması için makul nedenleri olduğu takdirde, birinci Tarafın havacılık yetkilileri diğer Tarafın havacılık yetkilileri ile derhal danışmalarda bulunulmasını isteyebilir. Danışmalarda bulunma yolundaki bir talebin ileri sürülmesinden sonraki 15 gün içerisinde taemin edici bir anlaşmaya varılmaması diğer Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerinin, işletme yetkisi ve teknik izinlerinin iptaline, durdurulmasına, sınırlandırılmasına veya şarta bağlanmasına neden teşkil eder. Acil bir durum gerektirdiği takdirde, Akit Taraflardan biri 15 günlük sürenin sona ermesini beklemezsizin geçici tedbir alabilir.

Madde 8

Ticari Fırsatlar

1. Herbir Akit Taraf havayolu işletmelerinin hava taşımacılığı hizmetinin tanıtımı ve satışı için diğer Akit Tarafın ülkesinde bürolar açma hakkı bulunacaktır.

2. Bir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu işletmeleri, diğer Akit Tarafın, ülkeye giriş, ikamet ve istihdama ilişkin kanun ve yönetmeliklerine uygun şekilde, hava taşımacılığı için gerekli yönetici, satış, teknik, işletmecisi ve diğer uzman personeli öbür Akit Tarafın ülkesine getirebilir ve bulundurabilir.

3. Tayin edilen her hava yolu işletmesi, diğer Akit Tarafın ülkesinde yer hizmetlerini kendisi ("kendi kendine hizmet") yapabileceği gibi, tercihinin göre, bu hizmetlerin tamamı ya da bir kısmı için, rekabet eden acentalar arasından bir seçim yapabilir. Bu haklar sadece, hava limanı emniyeti mülahazalarından kaynaklanan fiziksel kısıtlamalara tabi tutulabilir. Bu gibi mülahazaların kendi kendine hizmete engel olduğu hallerde, yer hizmetleri bütün havayolu şirketlerine eşit bir esas üzerinden temin edilecektir; ücretler, sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanacaktır ve bu hizmetler, işletmelerin kendi kendine verdikleri tür ve kalitedeki hizmetlerine kıyaslanabilir nitelikte olacaktır.

4. Herbir Akit Tarafın havayolu işletmesi, diğer Akit Tarafın ülkesinde, doğrudan veya havayolu işletmesinin takdirine göre, acentalar aracılığı ile hava taşımacılığı satışı yapabilir; bu esnada, tarifeli uçağın kalktığı ülkenin yolcu bileti fonları ve yolcu biletinin iptal ve iade edilmesi haklarının korunmasına ilişkin yönetmeliğine riayet eder. Her havayolu işletmecisi, bu taşımacılığı o ülkenin parası veya diğer paralara serbestçe çevrilebilen para ile satabilir ve herhangi bir kişi, bu taşımacılığı o ülke parası veya serbest dolaşımı olan döviz ile satın alabilir.

5. Herbir havayolu işletmesi, diğer Akit Tarafın ülkesinde yaptığı satıştan elde ettiği gelirin, giderinden fazla olan kısmını cari kur üzerinden çevirme ve ülkesine transfer etme hakkına sahiptir. Transfer, herhangi bir kısıtlamaya veya vergilendirmeye tabi tutulmaksızın, yürürlükteki kambiyo mevzuatına göre transfer talebinin yapıldığı tarihteki cari kur üzerinden gerçekleştirilecektir.

6. Herbir Akit Tarafın havayolu işletmeleri, yakıt alımı da dahil olmak üzere mahalli masraflarını, diğer Akit Taraf ülkesinde yerel para ile ödeyebilecektir. Herbir Akit Taraf havayolu işletmesi, takdirine göre, diğer Akit Tarafın ülkesinde, o ülkenin döviz kanunlarına uygun olarak, diğer paralara serbestçe çevrilebilen para üzerinden masraflarını karşılayabilir.

7. Herbir Akit Tarafın tayin edilmiş havayolu işletmesi, üzerinde anlaşmaya varılmış güzergahlar üzerindeki faaliyetlerinde, aşağıda gösterilenlerle, koltuk blokajı, kod paylaşımı veya kira anlaşmaları gibi pazarlama konularında işbirliği yapabilir:

a) Her iki Akit Tarafın havayolu işletmesi veya havayolu işletmeleri ile:

b) Herhangi bir üçüncü ülkenin, diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerinin diğer havayolu işletmeleri ile bu ülkeye, bu ülkeden veya üzerinden yaptığı hizmetlerinde, benzer düzenlemeler yapmasına izin vermesi kaydı ile üçüncü bir ülkenin havayolu işletmesi veya işletmeleri ile:

c) Herhangi bir ülkenin kara/deniz/demiryolu taşımacılık işletmesi veya işletmeleri ile.

Ayrıca havayolu işletmeleri ve kara/deniz/demiryolu taşıyıcılarının, bu gibi düzenlemeler ile ilgili olarak (i) gerekli izine sahip olmaları ve (ii) önşartları yerine getirmeleri gerekmektedir.

8. Bu Anlaşmanın diğer hükümlerinden farklı olarak, her iki Akit Tarafın havayolu işletmeleri ve aracı kargo taşıyıcılarına, uluslararası hava taşımacılığı ile ilgili olarak, Akit Tarafların veya üçüncü ülkelerin ülkesine veya buradaki herhangi bir noktadan, gümrüklü hava limanlarına gidiş ve dönüşlerde, ayrıca gerektiği yerlerde, bu konudaki kanun ve yönetmeliklere uyulması şartıyla, gümrüğe tabi kargo da dahil olmak üzere, kargo taşınması için kara kargo taşıyıcısı istihdam etme hakkı verilecektir. Hava ya da kara yolu ile taşınacak olan bu kargonun, hava limanı gümrük tesis ve işlemlerine alınması sağlanacaktır. Havayolu işletmeleri, kara taşımacılıklarını kendileri yapmayı veya bu hizmeti, başka havayolu işletmelerinin ya da kargo hava taşımacılığı temin eden aracı işletmelerin kara taşıyıcıları dahil olmak üzere, başka kara taşıyıcıları vasıtası ile sunmayı seçebilirler. Bu tür (Intermodal) kargo hizmetlerinin ücreti, kargo sahiplerinin ücret hakkında doğru bilgilendirilmeleri kaydı ile, hava ve kara taşımacılığı hizmeti ücretlerini kapsamak üzere, tek bir ücret olarak tesbit edilebilir.

Madde 9

Gümrük Vergisi ve Harçları

1. Bir Akit Tarafın ülkesine varışta, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından uluslararası hava seferlerinde işletilen hava araçları standart teçhizatları, yer teçhizatları, yakıtları, yağları, tüketilen teknik malzeme, yedek parçaları (motorlar dahil), hava aracı levazımatı (gıda, meşrubat ve alkollü içki, tütün ve uçuş sırasında yolculara satış veya yolcuların kullanımı için ayrılan sınırlı miktarlardaki diğer ürünler de dahil, fakat, bunlarla sınırlı olmamak üzere) ve sadece uluslararası hava taşımacılığı yapan hava araçlarının işletimi ve servisi için amaçlanan veya bunlarla ilgili olarak kullanılan diğer maddeler, karşılıklılık esasından ve bu gibi teçhizat ile tüketim maddelerinin hava aracı içinde kalması şartıyla, her türlü ithalat kısıtlamalarından, mülkiyet, sermaye ve gümrük vergilerinden, dolaylı vergilerden ve (a) milli makamlar tarafından belirlenen, ve (b) sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanmayan benzer ücret ve harçlardan muaf olacaktır.

2. İşbu Maddenin 1. paragrafında anılan vergi, rüsum, ücret ve harçlardan, karşılıklılık esasından ve sağlanan hizmetin maliyetine dayanan harçlar dışında aşağıda yazılı olanlara da muafiyet sağlanacaktır:

a. Akit Taraflardan birinin ülkesinde, diğer tarafın havayolu şirketinin uluslararası hava taşımacılığı yapan hava aracında kullanılmak üzere makul limitler dahilinde, diğer Akit Taraf hava aracına yüklenen ve yüklendikleri tarafın ülkesi üzerindeki seyahatlerde kullanılacak olsa dahi, hava aracı levazımatı ;

b. Diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının münhasıran bakımı veya onarımı için Akit Taraflardan herbirinin ülkesine giriş yapan yer teçhizatı ve yedek parçalar (motorlar dahil) ;

c. Diğer Akit Tarafın havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının ikmali için tahsis olunan ve yüklendikleri Akit Tarafın ülkesinin üzerinde yapılacak seyahat kısmında kullanılacak olsa bile, yakıt, yağ ve teknik tüketim maddeleri,

d. Diğer Akit Tarafın görevlendirilen havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının kullanımı için Akit Tarafın ülkesine sokulan veya orada yüklenen ve yüklendikleri Akit Tarafın ülkesinin üzerinde yapılacak seyahat kısmında kullanılacak olsa bile, makul miktardaki tanıtım ve reklam araçları,

3. İşbu Maddenin 1 ve 2. paragraflarında belirtilen teçhizat ve maddelerin ilgili makamların gözetimi veya denetimi altında tutulmaları istenebilir.

4. İşbu Maddede sağlanan muafiyetler, diğer Akit Tarafın sağladığı bu gibi muafiyetlerden benzer şekilde yararlanmakta olan bir başka havayolu işletmesi ile bir Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmeleri arasında işbu Maddenin (1) ve (2) paragraflarında belirtilen maddelerin öbür Akit Tarafın ülkesinde ödünç verilmesi veya transferi konusunda bir sözleşme yapılmış olması halinde de tanınacaktır.

Madde 10

Kullanıcı Harçları

1. Yetkili harç tahakkuk makamlarının, diğer Akit Tarafın havayolu işletmelerine uygulayacağı harçlar adil ve makul olacak ve kullanıcı kategorileri arasında ayırimsız ve eşit bir şekilde paylaşılacaktır. Herhalukarda, kullanıcı harçları Akit Taraflardan herbirinin bütün havayolu işletmelerine, herhangi bir diğer havayolu işletmesine tanınan en müsait şarttan daha az müsait olmayan şartlarla tahakkuk ettirilecektir.

2. Diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolları işletmesine uygulanacak kullanıcı harçları, ilgili hava limanını, hava seyrüsefer ve havacılık güvenlik tesis ve hizmetlerini sağlamakla yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumlarına olan tam ekonomik maliyetinin makul bir kısmını yansıtabilir, ama aşamaz. Bu harçlar amortisman gideri de düşüldükten sonra makul bir gelir haddini içerebilir. Harç konusu olan tesis ve hizmetler verimli ve ekonomik bir surette sağlanacaktır.

3. Akit Taraflardan herbiri, kendi ülkesinde yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumları ile hizmet ve tesislerden faydalanan havayolu işletmelerinin birbirleriyle danışmalarda bulunmalarını ve harçların makuliyetini işbu Maddenin (1) ve (2) paragrafındaki hükümlere göre doğru olarak incelenmesini mümkün kılmak için gerekli olabilecek bilgi teatisinde bulunmalarını teşvik edecektir. Taraflar yetkili harç tahakkuk makamlarını, uyguladıkları harçları değiştirmeden makul bir süre önce bildirimde bulunarak, kullanıcıların fikir beyan etmelerine olanak sağlamaya teşvik edeceklerdir.

4. Herbir Akit Taraf 14. Maddede gösterilen anlaşmazlıkların çözümü ile ilgili olarak ancak (a) bir tarafın şikayetine neden olan bir uygulamayı ya da harcı makul bir süre içinde gözden geçirmediği, veya (b) böyle bir incelemeden sonra gücü dahilinde bu Maddeye aykırı olan uygulamayı ya da harcı değiştirmek için gerekli adımları atmadığı takdirde, bu Maddeye aykırı hareket etmiş sayılacaktır.

Madde 11

Adil Rekabet

1. Akit Taraflardan herbiri, her iki Akit Tarafın tayin edilen havayolu işletmelerine işbu Anlaşmanın kapsamına giren uluslararası hava taşımacılığında rekabet etmeleri için adil ve eşit fırsatlar sağlayacaktır.

2. Akit Taraflardan herbiri, tayin edilmiş her havayolu işletmesine, sunacağı uluslararası hava taşımacılığının kapasitesini ve sıklığını piyasanın ticari göstergelerine göre belirlemesi iznini verecektir. Bu hakka uygun olarak, hiçbir Akit Taraf diğer Tarafca tayin edilen havayolu işletmecisinin seferleri ile ilgili olarak kullanılan hava aracı tipi, kapasitesi, sefer sıklığı veya tarife düzeni konusunda, Sözleşmenin 15. Maddesindeki standart şartlarda belirtilen gümrük, teknik, işletme veya çevre ile ilgili istisnai nedenler dışında, tek taraflı herhangi bir sınırlama koymayacaktır.

3. Hiçbir Akit Taraf, diğer Tarafın tayin ettiği havayolu işletmecisine ilk reddetme şartı, yükselme oranı, itiraz etmeme ücreti veya kapasite, sefer sıklığı veya trafik ile ilgili işbu Anlaşmanın amacına aykırı başkaca herhangi bir talepte bulunamaz.

4. Hiçbir Taraf, işbu Maddenin (2) paragrafında öngörülen şartların eşit olarak uygulanmasının gerektiği ya da işbu Anlaşmanın Eklerinde yer alan özel bir hüküm ile yetkilendirilmesi dışında, diğer Tarafın havayolu işletmecisinin tarifersiz uçuşlarının plan, program ve tarifelerini onaylamak için talepte bulunmayacaktır. Herbir Akit Taraf, diğer Tarafın seferleri ile ilgili düzenlemeleri bilgi edinme amacıyla talep etmesi halinde, bu talebi ile ilgili olarak hava taşımacılığında iştirak eden hizmet kurumları ve diğer Tarafın tayin edilen hava işletmelerine ilişkin idari güçlükleri ve işlemleri en aza indirmeye özen gösterecektir.

Madde 12

Ücret

1. Herbir Akit Taraf hava taşımacılığı ücretlerinin, piyasadaki ticari göstergeler esas alınarak, tayin edilen havayolu işletmeleri tarafından belirlenmesine izin verecektir. Tarafların müdahaleleri aşağıdaki haller ile sınırlı tutulacaktır:

- a. makul olmayan, ayrıcalık güden ücret veya uygulamaların önlenmesi;
- b. piyasaya hakim olma durumunun kötüye kullanılmasından doğacak makul olmayan şekilde yüksek veya kısıtlayıcı ücretlere karşı tüketicilerin korunması
- c. havayolu işletmelerinin, doğrudan ya da dolaylı şekilde sağlanan devlet yardımlarından kaynaklanan yapay düşük ücretlerden korunması.

2. Akit Taraflardan herbiri. Ülkesine giriş ve çıkışlarda diğer Taraf havayolu işletmelerince uygulanan ücretlerin ilgili havacılık makamlarına bildirilmesini talep edebilir . Her iki Taraf havayolu işletmelerince yapılacak olan bildirim veya kaydın, sözkonusu uygulamanın yürürlüğe girmesinden en fazla 30 gün önce yapılması yeterli olacaktır. Özel durumlarda , sözkonusu bildirim veya kayıt işleminin normalde öngörülen süreden daha kısa bir sürede yapılmasına izin verilebilir. Hiçbir Taraf, diğer Taraf havayolu işletmecilerinin tarifersiz sefer ücretlerinin kamuya açıklanmasını talep edemez. Bilgi sunmayı amaçlayan ve ayrımcılık güdülmeksizin yapılan talepler bunun dışındadır.

3. Akit Taraflardan hiçbiri . (a) iki Tarafın ülkeleri arasında uluslararası hava taşımacılığı yapan diğer Tarafın bir havayolu şirketi veya (b) diğer Tarafın ülkesi ile herhangi bir başka ülke arasında uluslararası sefer yapan havayolu işletmecisi tarafından, her iki durumda ara veya içseferler dahil, teklif edilen ücretin yürürlüğe girmesi ya da mevcut ücret uygulamasının devamını önlemek için tek taraflı tedbir alamaz. Herhangi bir Akit Tarafın , sözkonusu ücretin işbu Maddenin 1. paragrafında belirtilen hususlarla çelişkili olduğu kanaatinde olması halinde istişare yapılmasını teklif edebilecek ve diğer Tarafa da memnuniyetsizliğinin kaynağını mümkün olan en kısa zamanda bildirecektir. Bu istişareler başvurunun alınmasını müteakip 30 gün içinde gerçekleştirilecektir ve Taraflar sorunun çözülmesine yönelik gerekli bilgilerin toplanmasında işbirliği yapacaktır. Tarafların daha önce anlaşmazlık konusu olan ücret uygulaması üzerinde bir anlaşmaya varmaları halinde, her iki Taraf, bu anlaşmanın yürürlüğe girmesi için elinden gelen gayreti gösterecektir. Böyle bir karşılıklı anlaşma elde edilmediği takdirde, ücret yürürlüğe girecek veya yürürlükte kalmaya devam edecektir.

Madde 13

Istişare

Akit Taraflardan herbiri, işbu Anlaşma ile ilgili istişareler yapılmasını her zaman isteyebileceklerdir. Bu istişarelere mümkün olan en kısa zamanda ve başka türlü belirlenmediği takdirde, diğer Tarafın böyle bir başvuruyu aldığı tarihten en geç 60 gün içinde başlayacaktır.

Madde 14

Uyuşmazlıkların Çözümü

1. 12. Maddenin 3. Paragrafı (Ücret) konusunda olabilecek anlaşmazlıklar dışında, bu Anlaşma kapsamında meydana gelen ve resmi istişarelerin birinci tur görüşmelerinde çözümlenemeyen herhangi bir anlaşmazlık, Tarafların muvaffakati ile başka bir şahıs ya da kuruma götürülebilinecektir. Tarafların böyle bir anlaşmaya varamamaları halinde, sözkonusu anlaşmazlık için, her iki Tarafın da isteği üzerine, aşağıda belirtilen yöntemlere uygun olarak, hakem kararına başvurulacaktır.

2. Hakem mahkemesinde üç hakem bulunacaktır ve mahkemenin oluşumu aşağıdaki gibi belirlenecektir :

- a. Akit Taraflardan herbiri, hakemlik talebinin alınmasından sonraki 30 gün içinde bir hakem tayin edecek. Bu hakemler, seçilmelerinden sonraki 60 gün içinde kendi aralarında anlaşarak, hakem mahkemesine başkanlık edecek olan üçüncü bir hakem seçecekler :
- b. Tarafların kendi hakemlerini seçememeleri ve üçüncü hakemin de bu paragrafın (a) şıkkında gösterildiği gibi tayin edilememesi halinde, Taraflardan herhangi biri, Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu Konsey Başkanından gerekli hakem ya da hakemleri 30 gün içinde tayin etmesini isteyebilir. Eger Konsey Başkanı Taraflardan birinin milliyetinden ise, aynı milliyetten olmayan en yüksek rütbeli Başkan Yardımcısı hakemi tayin eder.

3. Aksi kararlaştırılmadıkça, hakem mahkemesi işbu Anlaşma uyarınca kendi yetkilerinin sınırlarını ve usul kurallarını belirleyecektir. Mahkeme, kurulduktan sonra, son hükmünü vermeden önce geçici nitelikteki bazı önlemlerin alınmasını tavsiye edebilir. Mahkemenin vereceği bir karar üzerine ya da Taraflardan birinin isteği ile, hakemler kurulunun teşkil edilmesini müteakip 15 gün içinde, tahkime tabi olacak konuları ve izlenecek özel usulü kesin olarak belirlemek amacıyla bir konferans düzenlenecektir.

4. Başka türlü kararlaştırılmadığı veya mahkemece belirlenmediği takdirde, herbir Taraf, mahkemenin tamamen teşkilinden sonraki 45 gün içinde bir bildirim verecektir. Buna yönelik yanıtlar ise 60 gün içinde verilecektir. Mahkeme, sözkonusu yanıtların verilmesinin gerektiği tarihten 15 gün sonra herhangi bir Tarafın talebi üzerine veya kendi teşebbüsü ile oturum düzenleyecektir..

5. Mahkeme, oturumun bitmesinden sonra, ya da oturum gerçekleşmediyse her iki Tarafın yanıtının verilmesinden itibaren 30 gün içinde yazılı bir karar almaya teşebbüs eder. Mahkemedeki hakemlerin çoğunluğunun verdiği karar uygulanır.

6. Akit Taraflar, mahkeme kararını aldıktan sonra 15 gün içinde başvuruda bulunarak kararın açıklanmasını isteyebilirler ve açıklama böyle bir talebin yapılmasını müteakip 15 gün içinde yapılmalıdır.

7. Akit Taraflardan herbiri, kendi milli kanunlarının izin verdiği ölçüde hakem mahkemesinin verdiği kararı veya hükmü tam olarak uygulayacaktır.

8. Hakemlerin masraf ve ücretleri de dahil olmak üzere mahkeme masrafları, Akit Taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktır. Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu Konsey Başkanının herhangi bir masrafı ise, bu Maddenin 2.(b) paragrafındaki usullerle ilgili olarak hakemlik mahkemesinin masrafı sayılacaktır.

Madde 15

Değişiklikler

1. Bu Anlaşma Tarafların yazılı mutabakatları ile değiştirilebilecektir. Üzerinde anlaşılan değişiklikler diplomatik Nota teatisi ile uygulanacaktır.

2. Hava taşımacılığı ile ilgili olarak çok taraflı bir sözleşmenin her iki Tarafca kabul edilmesi halinde, Akit Taraflar, istişareler yapmak suretiyle işbu Anlaşmanın değiştirilip değiştirilmeyeceği konusunda ve değiştirilmesi halinde bu değişikliğin kapsamına ilişkin karar vereceklerdir.

Madde 16

Sona Erdirme

Akit Tarafların herbiri, işbu Anlaşmanın sona erdirilmesi konusundaki kararını herhangi bir zamanda yazılı bildirimde bulunabilir. Bu bildirim, aynı anda Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu'na (ICAO) gönderilecektir. İşbu Anlaşma, bildirim öbür Akit Tarafca alındığı yerde, alınış tarihin ilk yıl dönümünden hemen önceki gece yarısı sona erecektir. Akit Tarafların anlaşması ile bu süre sonundan önce ihbarın geri alındığı durum bunun dışındadır.

Madde 17

Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu'na Tescil

İşbu Anlaşma ve tüm değişiklikleri Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu'na tescil edilecektir.

Madde 18

Yürürlüğe Girme

1. İşbu Anlaşma ve onun ayrılmaz parçaları olan Ek'leri, Akit Tarafların herbirince gerekli anayasal işlemlerin tamamlanmasından sonra, bu hususu bildiren diplomatik Notaların teati edildiği tarihte yürürlüğe girecektir.

2. Yürürlüğe girmesi ile işbu Anlaşma, Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında 7 Kasım 1990 tarihinde Vaşington'da imzalanan Hava Ulaştırma Anlaşmasının yerine geçecektir.

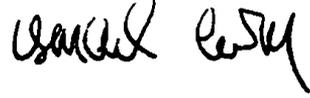
Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş aşağıda imzaları bulunan temsilciler işbu Anlaşmayı imzalamışlardır.

2000 yılı Mayıs ayının ikinci günü İngilizce ve Türkçe dillerinde, her iki metin de aynı ölçüde geçerli olmak üzere, ikişer nüsha olarak New York'ta yapılmıştır.

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ
HÜKÜMETİ ADINA:



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
HÜKÜMETİ ADINA:



EK 1

Tarifeli Hava Taşımacılığı

1. Bölüm

Hatlar

Herbir Akit Tarafın bu Ek'in şartlarına göre tayin edilen havayolu şirketleri, kendi tayin şartlarına uygun olarak, aşağıda belirtilen yollar üzerindeki noktalar arasında tarifeli uluslararası hava taşımacılığı seferleri yapmaya hak kazanmışlardır:

A. Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri için belirlenen yollar :

1. Amerika Birleşik Devletlerinin ötesindeki noktalardan, Amerika Birleşik Devletleri üzerinden ve ara noktalardan Türkiye'de bir nokta veya noktalara ve Türkiye'nin ötesindeki noktalara.

B. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmesi veya işletmeleri için belirlenen yollar :

1. Türkiye'nin ötesindeki noktalardan, Türkiye üzerinden ve ara noktalardan Amerika Birleşik Devletleri'ndeki bir nokta veya noktalara ve ötesine.

2. Bölüm

Operasyon Esnekliği

Tayin edilen her havayolu işletmesi kendi tercihindeki herhangi bir seferde veya bütün seferlerde istikamet ve coğrafi bakımından bir sınırlama olmadan, işbu Anlaşma ile başka türlü müsaade edilen trafik taşıma hakkını kaybetmeden, tayin edildiği Akit Taraf ülkesinde herhangi bir noktaya da hizmet vermesi kaydıyla ;

1. her bir veya iki yönde uçuş yapabilir;
2. değişik uçuş numaralarını bir uçuş seferinde birlikte kullanabilir,
3. Tarafların ülkeleri üzerindeki noktaların gerisinde, arasında ve ötesindeki noktalara herhangi bir sıra ve kombinasyon ile sefer düzenleyebilir,
4. herhangi bir nokta veya noktalarda durakları atlayabilir ,
5. kendisine ait bir hava aracından diğerine güzergah üzerindeki herhangi bir noktada trafik transfer edebilir,

6. Uçak ya da uçuş numarasını değiştirmeden ya da değiştirerek, kendi ülkesinin ötesindeki herhangi bir noktaya sefer düzenleyebilir ve bu hizmetleri pazarlayabilir ve tanıtabilir.

3. Bölüm

Değişme

Tayin edilen havayolu işletmelerinden herhangi biri, yukarıda bahsedilen güzergahları herhangi bir bölümündeki veya bölümlerindeki noktada, hava taşımacılığında kullandığı hava aracının tipini veya sayısını değiştirmesine herhangi bir kısıtlama getirilmeksizin, uluslararası hava taşımacılığı hizmetini verebilir. Böyle bir değişimin gerçekleştiği noktanın ötesine yapılan taşımacılığın, uçuşun gidiş yönünde olması halinde, tayin eden Akit Tarafın ülkesinden, uçuşun geliş yönünde olması halinde ise tayin eden Akit Tarafın ülkesine doğru yapılan taşımacılığın bir devamı niteliğinde olması gerekmektedir.

EK II

Tarifesiz Hava Taşımacılığı

1. Bölüm

A. Herbir Akit Tarafın işbu Ek'e göre tayin edilen havayolu işletmelerinin, bu tayin şartlarına uygun olarak, aşağıda belirtildiği gibi yolcu (ve bagajları) ve/veya kargo (yük, ayrı ve birleşik (yolcu/kargo) tarifesiz seferler dahil, ama, bunlarla sınırlı olmamak üzere) konusunda uluslararası tarifesiz hava taşımacılığı yapma hakkı olacaktır:

1. Havayolu işletmesini tayin eden Akit Tarafın, ülkesi içindeki herhangi bir nokta veya noktalar ile diğer Akit Tarafın ülkesindeki herhangi bir nokta veya noktalar arasında;

2. Diğer Akit Tarafın ülkesindeki bir nokta veya noktalar ile üçüncü ülke veya ülkelerdeki herhangi bir nokta ya da noktalar arasında uçak değiştirerek ya da değiştirmeden; bu taşımanın diğer Akit tarafın ülkesine yapılan sürekli taşımanın parçası olması ve taşımanın taşımacınının ülkesi ile diğer Tarafın ülkesi arasında yerel trafik taşıma amacı ile yapılması şartı aranmaktadır.

B. İşbu Ek kapsamına giren seferlerin yapılmasında bir Tarafın işbu Ek'e göre tayin edilen havayolu işletmelerinin :

(1) Akit Taraflardan herbirinin ülkesi içinde veya dışında herhangi bir noktada konaklamaya,

(2) Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden transit trafiği taşımaya,

(3) Bir Akit Tarafın ülkesinde bindirilen trafiğin (yolcu, posta ve kargo) öbür Akit Tarafın veya üçüncü bir ülkede bindirilen trafik ile aynı hava aracında birleştirmeye, ve

(4) Güzergah üzerindeki herhangi bir noktada kullanılan hava aracı tipi veya sayısı ile ilgili olarak yapacağı bir değişikliğe herhangi bir sınırlama getirilmeksizin. uluslararası hava taşımacılığı yapabilmeye; ancak . bu taşımacılığın. havayolu işletmesini tayin eden Tarafın ülkesinde yapılan seferde gidiş yönünde o noktanın ötesine devam etmesi, dönüş yönünde o noktadan tayin eden Tarafın ülkesine doğru devam etmesi gerekmektedir.

C. Akit Taraflardan herbiri, diğer Tarafın bu Ek'in kapsamına alınmayan hava yolları işletmecilerinin başvurularına, karşılıklılık ve nezaket esasına dayanarak, olumlu yaklaşacaklardır .

2. Bölüm

A. Tarafların herhangi biri tarafından tayin edilen herhangi bir havayolu şirketi uluslararası tarifersiz hava taşımacılığını yaparken, herhangi bir tarafın ülkesinden bir yönlü veya geliş-gidiş seferi için havalanıyorsa, kendi ülkesinin veya diğer Tarafın tarifersiz seferle ilgili kanun, yönetmelik ve kurallarına uymayı seçme hakkı vardır. Eğer bir Taraf bir veya daha fazla havayolu işletmecisine veya farklı ülkelerin havayolu şirketlerine farklı kural, yönetmelik, koşul veya kısıtlamalar uyguluyorsa, herbir tayin edilmiş havayolları şirketine, bunlardan en az kısıtlayıcı olanı uygulanacaktır.

B. Bununla birlikte, yukarıdaki paragrafta belirtilenler, bir Tarafın diğer Tarafın bu Ek'in şartlarına göre tayin edilmiş hava yolları işletmelerinin yolcu fonları ile yolcu bileti iptali ve iade edilmesi haklarının korunması ile ilgili taleplere riayet etmesini isteme hakkını sınırlamaz.

3. Bölüm

Bundan önceki paragrafta bahsedilen müşteri haklarının korunması kurallarına riayet etmenin dışında, hiçbir Taraf diğer Tarafın bu Ek'in şartlarına göre tayin ettiği havayolu işletmesinin, diğer Tarafın ülkesinden veya üçüncü ülkeden bir veya iki yön esasında taşınan trafik ile ilgili olarak, bu Ek'in 2. Bölümünde bahsedilen uygulanabilir kanunlara, yönetmeliklere uyulacağına ilişkin, ya da ilgili havacılık yetkililerince bu kanun, yönetmelik ve kurallardan feragat edilmesi yönündeki bir bildirimden daha kapsamlı bir döküman talep etmeyecektir.

EK III

Bilgisayar Rezervasyon Sistemleri Dahilinde

Ayırım Yapmama Ve Bu Sistemler Arasında Rekabet

İşbu Anlaşmanın 11. Maddesinin (Adil Rekabet), her iki Tarafın havayolu işletmelerinin adil ve eşit fırsat koşullarında rekabet etmelerini güvenceye aldığını kabul ederek.

Bir havayolu işletmesinin rekabetteki yeteneğinin en önemli yönlerinden birinin seferleri hakkında halkı adil ve tarafsız bir şekilde bilgilendirme yeteneği olduğu, ve bu nedenle, seyahat eden halka bilgiyi doğrudan dağıtan seyahat acentalarına havayolu seferleri konusunda temin edilen bilginin kalitesi ve bir havayolu işletmesinin bu acentalara rekabet edici bilgisayar rezervasyon sistemleri (BRS) sunmasındaki yeteneğinin bir havayolu işletmesinin rekabetçi imkanlarının temelini teşkil ettiğini dikkate alarak,

Hava taşımacılığı ürünleri tüketicilerinin menfaatlerini bu tür bilginin kötüye kullanımı ve yanıltıcı şekilde sunulmasına karşı korunmasının ve havayolu işletmeleri ile seyahat acentalarına etkili rekabet edici bilgisayar rezervasyon sistemlerine giriş imkanlarının sağlanmasının aynı derecede zorunlu olduğunu dikkate alarak.

1. Akit taraflar aşağıda belirtilen şartlarla BRS'nin entegre görüntü öncelikli olması hususunda anlaşmışlardır.

a. Seferler arasında bağlantıların kurulması dahil olmak üzere, uluslararası hava seferleri konusundaki bilgiler, havayolu işletmesi veya pazar kimliğinin doğrudan veya dolaylı etkisinde olmayan, ayırım gözetmeyen ve objektif kriterlere dayalı olarak ekranda gösterilecektir. Bu kriterler, bütün havayolu işletmelerine aynen uygulanacaktır.

b. BRS veri tabanları mümkün olduğu kadar geniş kapsamlı olacaktır.

c. BRS satıcıları katılımcı havayolu işletmelerince sunulan bilgileri silmeyecektir. Bu bilgi doğru ve şeffaf olacaktır; örneğin kod paylaşımı ile yapılan, standart uçuş değişiklikleri içeren ve duraklı uçuşlar bu özellikleriyle açıkça tanıtılmalıdır.

d. Akit Taraflardan herbirinin ülkesinde seyahat eden halka havayolu seferleri hakkında doğrudan bilgi dağıtan seyahat acentalarının emrindeki BRS'lerin işletildikleri ülkede geçerli olan BRS kurallarına göre faaliyet göstermeye yalnız mecbur olmayıp, aynı zamanda hakkı olacaktır.

e. BRS aracılığıyla tahsis edilen ikincil görüntüleri kullanmaya, bu yolda özel talepte bulunmaları halinde seyahat acentaları mezun kılınacaktır.

2. Ülkesinde faaliyet gösteren her bir BRS satıcısından, bir Akit Taraf, münasip ve ayırım esasına dayanmayan bir ücret ödemeye hazır bütün havayolları işletmelerine BRS'e katılmaları için izin vermesini isteyecektir. Bir Akit Taraf, bir sistem satıcısının sağladığı bütün dağıtım kolaylıklarının katılımcı havayolları işletmelerine ayırım gözetmeyen bir esas üzerinden sunulmasını isteyecektir. Bir Akit Taraf, BRS satıcılarından, katılımcı havayolu işletmelerinin uluslararası hava seferlerini, bu seferleri satmak istedikleri bütün pazarlarda, ayırım gözetmeyen objektif taşımacı ve pazar tarafsızlığına dayanan bir esas üzerinden sergilemelerini isteyecektir. Talep üzerine, bir BRS satıcısı veri tabanını güncelleştirme ve depolama usulleri, bilgiyi derleme ve sıralama kriterleri, bağlantı noktalarının seçimi ve bağlantılı uçuşların dahil edilmesinde kullanılan kriterler ve bu kriterlere verilen ağırlık ile ilgili ayrıntıları açıklayacaktır.

3. BRS'nin bu ilkelere riayet etmesi şartıyla, bir Akit Tarafın ülkesinde faaliyet gösteren BRS satıcılarının, BRS'lerini getirmeye, bulundurmaya ve esas işleri diğer Tarafın ülkesinde seyahatle ilgili ürünlerin dağıtımı olan seyahat acentalarına veya seyahat şirketlerine serbestçe sunmaya hakları olacaktır.

4. Akit Taraflardan hiçbiri, kendi ülkelerinde, haberleşme tesislerine giriş ve kullanım, teknik BRS donanım ve yazılımı ve BRS donanımının teknik tesisi konusunda diğer Tarafın BRS satıcılarına, kendi BRS satıcılarına konulandan daha sıkı şartlar koymayacak veya konulmasına izin vermeyecektir.

5. Akit Taraflardan hiçbiri, kendi ülkelerinde, BRS ekran görüntüleri (derleme ve gösterge parametreleri dahil) işletimi veya satışı konusunda diğer Tarafın satıcılarına kendi BRS satıcılarına konulandan daha kısıtlayıcı şartlar koymayacak ve konulmasına izin vermeyecektir.

6. Bir Akit Tarafın ülkesinde bu ilkelere ve ilgili diğer ayırımcı olmayan mevzuat teknik ve güvenlik standartlarına uygun olarak kullanılan BRS'ler diğer Tarafın ülkesine etkili ve zararsız giriş hakkını kazanırlar. Bunun bir anlamı da, görevlendirilen bir havayolu işletmesinin öbür Taraf ülkesinde seyahat acentalarına sunulan herhangi bir sisteme katıldığı nisbette, kendi ülkesinde de böyle bir sisteme katılabileceğidir. Bir Akit Tarafın BRS malik / işleticileri, öbür Tarafın ülkesinde bu ilkelere uyan BRS'lere öbür Taraf malik / işleticileri kadar malik olma/işletme imkanını haiz olacaklardır. Akit Taraflardan herbiri, diğer Akit Tarafın ülkesinde de işletilen bir BRS'ın kullanımı veya ziyetliği nedeniyle kendi havayolu işletmeleri ve BRS satıcılarının kendi ülkesindeki seyahat acentalarına karşı ayırımcı davranışlarda bulunmamalarını sağlayacaktır.

EK IV

Geçici Hükümler

1.Bölüm

Bu bölümde yazılı hükümlerin geçerliliği 31 Mart 2003 tarihi itibariyle sona erecektir.

A. Trafik Hakkı tanınan ara noktalar

1.Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti Tarafından Tayin Edilen Havayolu İşletmeleri için Belirlenen Yollar:

Ek I 'in 1A bölümünde yer alan hükümlerin yanısıra, Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmeleri, Amerika Birleşik Devletleri ile Türkiye arasında , Kanada ve Avrupa'da bulunan toplam üç ara nokta üzerinden, bu ara noktalar arasında ve Türkiye'deki noktalar arasında yerel trafik haklarını haiz olarak, tarifeli yolcu/kombinasyon seferleri düzenleyebilir.

2.Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti Tarafından Tayin Edilen Havayolu İşletmeleri için Belirlenen Yollar:

Ek I'in 1B bölümünde yer alan hükümlerin yanısıra, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolları işletmeleri , Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında , Avrupa ve Kanada 'da bulunan toplam üç ara nokta üzerinden , bu ara noktalar ve Amerika Birleşik Devletleri 'ndeki noktalar arasında yerel trafik haklarını haiz olarak, tarifeli yolcu/kombinasyon seferleri düzenleyebilir.

3. Diğer Akit Taraf ülkesi ile trafik hakkı tanınmayan ara noktalar arasında yapılan hava taşımacılığında, bu ara noktaların sayısı ile ilgili olarak herhangi bir sınırlama getirilmeyecektir.

B. Üçüncü ülke ile kod paylaşımı seferleri:

8.Maddenin 7. paragrafı hükümlerinin yanısıra, her bir Akit Tarafca tayin edilen havayolu işletmeleri, kendi ülkesi ve diğer Taraf ülkesi üzerindeki noktalar arasında, herhangi bir veya birden fazla ara nokta üzerinden tarifeli yolcu/kombinasyon seferleri düzenlemek üzere, aşağıda yazılanların yerine getirilmesi kaydı ile, kod paylaşımı seferlerini üçüncü ülke veya ülkelerin hava yolu işletmesi veya işletmeleriyle yapabilecektir.

1. 31 Mart 2001 tarihine kadar, herbir Akit Tarafca tayin edilen en fazla üç havayolu işletmesi birlikte, haftada toplam 21 seferi geçmemek kaydı ile, 8.Maddenin 7(b) paragrafında belirlenen hakları kullanabilir .

2. 1 Nisan 2001 tarihinden 31 Mart 2002 tarihine kadar, herbir Akit Tarafca tayin edilen en fazla beş havayolu işletmesi birlikte, haftada toplam 35 seferi geçmemek kaydı ile, 8.Maddenin 7b paragrafında belirtilen hakları kullanabilir.

3. 1 Nisan 2002 tarihinden 31 Mart 2003 tarihine kadar, herbir Akit Tarafca tayin edilen en fazla yedi havayolu işletmesi birlikte, haftada toplam 49 seferi geçmemek kaydı ile, 8.Maddenin 7b paragrafında belirtilen hakları kullanabilir.

4. Bu bölümde, “frekans” terimi, diğer Akit Taraf ülkesine ve buradan, üçüncü bir ülke havayolu işletmesi ile kod paylaşımı seferleri çerçevesinde yapılan gidiş geliş uçuş anlamındadır. Akit Taraf ülkelerinin ötesine bağlantılı olarak yapılan kod paylaşımı seferi ayrı bir frekans olarak sayılmayacaktır .

5. 31 Mart 2003 tarihine kadar . bu bölümün B paragrafı uyarınca kod paylaşımı seferleri ile tarifeli yolcu ve/veya yolcu ve kargo taşımacılığı yapan Akit Taraf havayolu işletmeleri, diğer Akit Taraf ülkesindeki noktalar ile üçüncü ülkelerdeki noktalar arasında yerel trafik taşımacılığı yapamazlar .

C. Türkiye tarafından tayin edilen havayolu işletmelerince hizmet sunulan Amerika Birleşik Devletleri noktaları

Ek I'in 1.Bölümü B paragrafı hükümlerinin yanısıra, tarifeli yolcu ve/ veya kombine yolcu ve kargo seferleri düzenlemek üzere Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından tayin edilen havayolu işletmeleri, ancak, aşağıda yazılı olan hususlara uyulması kaydıyla, Amerika Birleşik Devletleri'nde hizmet sunabilirler:

1. 31 Mart 2001 tarihine kadar :

a. Amerika Birleşik Devletlerinde, başlangıçta New York, Chicago ve Miami olmak üzere toplam üç nokta: ve

b. Kod paylaşımı seferleri dahilinde olması kaydıyla Amerika Birleşik Devletlerinde toplam 10 ilave nokta.

2. 1 Nisan 2001 tarihinden 31 Mart 2002 tarihine kadar :
 - a. Amerika Birleşik Devletlerinde toplam dört nokta; ve
 - b. Kod paylaşımı seferleri dahilinde olması kaydıyla, Amerika Birleşik Devletlerinde toplam 15 ilave nokta.
3. 1 Nisan 2002 tarihinden 31 Mart 2003 tarihine kadar:
 - a. Amerika Birleşik Devletlerinde toplam beş nokta; ve
 - b. Kod paylaşımı seferleri dahilinde olması kaydıyla, Amerika Birleşik Devletlerinde toplam 20 ilave nokta.

D. Noktaların seçimi ve sefer sıklığının belirlenmesi

Bu bölümün A ve C paragrafları hükümleri uyarınca, herhangi bir Akit Tarafca hizmet edilecek olan noktalar, o Akit Tarafın diğer Akit Tarafa 30 gün önce diplomatik kanallardan bildirimde bulunması ile seçilebilir veya değiştirilebilir. Herbir Akit Taraf, bu bölümün B paragrafında öngörülen seferleri tayin etmiş olduğu havayolu işletmeleri arasında dilediği gibi tahsis edebilecektir.

2.Bölüm

8. Maddenin 3. paragrafına uygun olarak, Türkiye Cumhuriyeti, kanun ve yönetmelikleri gerektirdiği takdirde, Amerika Birleşik Devletleri 'nce tayin edilen havayolu işletmelerine verilen yer (rampa) hizmetlerini, rekabet halindeki acentalar ile sınırlandırabilir. Bu gibi yer hizmetleri, eşitlik esasına dayanarak bütün havayolu işletmelerine sunulacaktır.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

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

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République turque (ci-après dénommés « les Parties »),

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques,

Soucieux de faciliter le développement des possibilités qui s'offrent dans le domaine du transport aérien international,

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services aux meilleurs tarifs qui ne soient pas discriminatoires et qui ne constituent pas un abus de position dominante, et animés du désir d'encourager les entreprises de transport aérien à adopter et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels,

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des services de transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile, et

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf disposition contraire, le terme ou l'expression :

1. « Autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne les États-Unis, le Département des transports, ou son successeur, et en ce qui concerne la République turque, le Ministère des transports et toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions exercées par celui-ci;

2. « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et toute modification qui pourrait y être apportée;

3. « Transport aérien » désigne le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, à titre onéreux ou en location;

4. « Entreprise de transport aérien » désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant des services de transport aérien;

5. « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend :

a. Toute modification entrée en vigueur conformément à l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention et ratifiée par les deux Parties; et

b. Toute annexe ou toute modification connexe adoptée conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ladite annexe ou modification est à tout moment en vigueur pour les deux Parties;

6. « Entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

7. « Coûts économiques intégraux » désigne le coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration;

8. « Transport aérien international » désigne le transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

9. « Tarif » désigne tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers (et de leurs bagages) et du fret (à l'exclusion du courrier) en transport aérien par les entreprises de transport aérien, y compris par leurs agents, et les conditions dans lesquelles ils sont offerts;

10. « Escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier;

11. « Territoire » désigne des zones terrestres qui sont sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie et les eaux territoriales adjacentes; et

12. « Redevance d'usage » désigne une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2. Octroi de droits

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

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

2. Aucune disposition du présent article ne saurait être interprétée comme conférant à une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier, à titre onéreux, à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services aériens internationaux conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que d'annuler ou de modifier lesdites désignations. Ces désignations sont transmises à l'autre Partie par écrit par la voie diplomatique et indiquent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter le type de transport aérien spécifié dans l'annexe I ou l'annexe II, ou les deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et d'une demande soumise par l'entreprise de transport aérien désignée, dans la forme et la méthode prescrites pour les autorisations

d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie accorde les autorisations et permis appropriés dans un délai de traitement minimal, pour autant que :

a. Des parts substantielles de propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient détenus par la Partie qui l'aura désignée, des ressortissants de cette Partie ou les deux;

b. L'entreprise de transport aérien désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des services de transport aérien international par la Partie auprès de laquelle auront été soumises la ou les demandes; et

c. La Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sécurité) et l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 4. Révocation de l'autorisation

1. L'une ou l'autre Partie peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, dans la mesure où :

a. Des parts importantes de propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien ne sont pas détenus par l'autre Partie, des ressortissants de celle-ci ou les deux;

b. Ladite entreprise de transport aérien a enfreint les lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord; ou

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

2. À moins qu'une mesure immédiate ne s'impose pour empêcher la violation continue de l'alinéa b) ou c) du paragraphe 1 du présent article, les droits consacrés par le présent article ne s'exercent qu'après consultation de l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie de suspendre, révoquer, limiter ou soumettre à certaines conditions l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5. Application des lois

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

2. Lors de l'entrée ou du séjour sur le territoire d'une Partie, ainsi que lors du départ de ce territoire, ses lois et règlements relatifs à l'admission sur son territoire, ou au départ dudit territoire, de passagers, d'équipages ou de frets à bord d'aéronefs (y compris la réglementation relative à l'entrée, au dédouanement, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, à la réglementation postale), sont observés par les passagers, les équipages ou le fret susmentionnés des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, ou leur nom.

Article 6. Sécurité

1. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des services de transport aérien visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser la validation, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. L'une ou l'autre Partie peut demander des consultations sur les normes de sûreté et de sécurité appliquées par l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Dans le cas où, à l'issue de ces consultations, une Partie estime que l'autre Partie ne maintient pas ou n'applique pas effectivement des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, l'autre Partie est informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte les mesures correctives qui s'imposent. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie si l'autre Partie ne prend pas les mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable.

Article 7. Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations qui découlent du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que de toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports réciproques, les Parties agissent dans le respect des normes de sûreté et des pratiques recommandées appropriées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est située sur leur territoire, et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie prescrit pour l'entrée sur son territoire, pour le départ et durant le séjour sur son territoire, et à prendre des

mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et leurs bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises en cas de menace particulière.

5. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites contre la sécurité de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées qui visent à mettre fin rapidement et sûrement à de tels actes ou menaces.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. Dans le cas où aucun accord satisfaisant n'est obtenu dans un délai de 15 jours à compter de la date de cette demande, l'autorisation d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de la première Partie pourra être suspendue, révoquée, limitée ou soumise à des conditions. Si l'urgence de la situation l'exige, une Partie pourra prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 8. Possibilités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer des services de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie (« services d'escale autogérés ») ou, à son gré, de choisir de les confier, intégralement ou partiellement, à un agent. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations tenant à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que l'entreprise de transport aérien assure elle-même ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les entreprises de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût; et ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que l'entreprise de transport aérien aurait pu assurer.

4. Toute entreprise de transport aérien d'une Partie peut vendre des prestations de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement, et à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, sous réserve des dispositions particulières du pays d'origine du vol affrété relatives à la protection des fonds des passagers, à leurs droits d'annulation et de remboursement. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre des services de transport aérien et toute personne est libre de les acheter dans la monnaie locale ou dans une devise étrangère librement convertible.

5. Chaque entreprise de transport aérien a le droit, sur demande, de convertir et de transférer dans son propre pays les recettes locales qui sont en excédent des sommes décaissées localement. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de payer leurs dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. À leur discrétion, les entreprises de transport aérien de l'une et l'autre Partie peuvent régler ces dépenses en devises librement convertibles, sur le territoire de l'autre Partie, conformément à la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de la fourniture de services autorisés sur les routes convenues, toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie peut conclure des arrangements de coopération commerciale, tels que des arrangements de réservation de capacité, de partage de code ou de location, avec :

a) Une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie;

b) Une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers à condition que ce pays tiers autorise ou permette des arrangements comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination dudit pays tiers, au départ ou via celui-ci; et

c) Un ou plusieurs fournisseurs de transport de surface de quelque pays que ce soit;

à condition que toutes les entreprises de transport aérien et les fournisseurs de transport de surface engagés aux termes de ces arrangements i) détiennent l'autorisation adéquate et ii) satisfassent aux exigences normalement applicables à ce type de modalités.

8. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de fret des deux Parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre des services de transport aérien international, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux installations douanières des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface ou de les confier, par le biais d'arrangements, à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres entreprises de transport aérien ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Article 9. Droits de douane et redevances

1. À leur arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie pour assurer des services aériens internationaux, de même que leurs équipements habituels, l'équipement au sol, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les

provisions de bord (y compris sans toutefois s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et autres articles prévus ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, de l'impôt foncier, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises et de toutes taxes ou redevances similaires qui sont : a) imposées par les autorités nationales, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, des droits, des taxes et des redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a. Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services de transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

b. L'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services de transport aérien international;

c. Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie, même si ces approvisionnements doivent être employés durant une partie du voyage effectué au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués; et

d. Le matériel promotionnel et publicitaire introduit ou fourni sur le territoire d'une Partie et embarqué, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services de transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que l'équipement et l'approvisionnement mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage pouvant être imposées aux entreprises de transport aérien d'une Partie par les autorités ou organismes de l'autre Partie compétents en la matière sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont appliquées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les

plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur application.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût intégral assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et des services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût intégral peut inclure un rendement raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et les services qui font l'objet de redevances d'usage sont fournis en fonction de leur efficacité et de leur rentabilité.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du bien-fondé des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 14, aucune Partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie; ou si b) à la suite de cet examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 11. Concurrence loyale

1. Chaque Partie offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien international régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie autorise chaque entreprise de transport aérien désignée à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'elle souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux Parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune Partie n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre des exigences de préemption, de rapport de partage du trafic, de droit de non opposition ou autre condition en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui seraient incompatibles avec les buts du présent Accord.

4. Aucune des Parties n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie le dépôt de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou de leurs plans opérationnels, sauf de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visées au paragraphe 2 du présent article l'exige ou par autorisation expresse d'une annexe au présent Accord. Dans le cas où une des

Parties exige cette communication aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

Article 12. Tarifs

1. Chaque Partie laisse le soin à chaque entreprise de transport aérien désignée de définir les tarifs des services de transport aérien en tenant compte des considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a. Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques abusives ou discriminatoires;
- b. Protéger les consommateurs contre des tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante; et
- c. Protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas dus à des subventions ou à des appuis publics directs ou indirects.

2. Chaque Partie peut exiger que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie notifient ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles pratiquent pour les vols en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie. La notification ou l'enregistrement des tarifs par les entreprises de transport aérien des deux Parties ne peut être exigée plus de 30 jours avant la date proposée de leur mise en application. Dans des cas particuliers, un délai plus court peut être accepté. Aucune Partie n'exige la notification ou l'enregistrement par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie des tarifs pratiqués par les affrêteurs au public, sauf de manière non discriminatoire à des fins d'information.

3. Aucune des Parties ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué a) par une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie pour les services de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou b) par une entreprise de transport aérien d'une Partie pour les services de transport international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un pays tiers, y compris, dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intraligne. Dans le cas où l'une ou l'autre Partie estime que ce tarif ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et informe l'autre Partie des raisons de son désaccord dans les plus brefs délais. Les consultations ont lieu 30 jours au plus tard après réception de la demande et les Parties coopèrent à la fourniture des renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. En cas d'accord entre les Parties sur un tarif ayant donné lieu à une notification de désaccord, chacune d'entre elles fait tout son possible pour assurer l'application de cet accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif en question entre ou reste en vigueur.

Article 13. Consultations

Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations concernant le présent Accord. Ces consultations débutent le plus tôt possible et au plus tard dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande.

Article 14. Règlement des différends

1. Tout différend découlant du présent Accord, sauf ceux qui peuvent survenir en vertu du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs), qui n'est pas résolu par une première série de consultations formelles, peut être référé d'un commun accord entre les Parties à une personne ou à un organisme pour décision. Dans le cas où les Parties ne parviennent pas à s'entendre pour appliquer cette méthode, le différend est soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, à un arbitrage conformément aux procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal de trois arbitres constitué comme suit :

a. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage;

b. Dans le cas où l'une des Parties s'abstient de désigner un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres requis dans un délai de 30 jours. Dans le cas où le Président du Conseil est un ressortissant du pays de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour la même raison, procède à la désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage fixe les limites de sa compétence, conformément au présent Accord, et établit ses propres règles de procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une des Parties, une conférence se tient au plus tard dans les 15 jours suivant la désignation du tiers arbitre, pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

4. Sauf accord contraire des Parties ou sur instruction du tribunal, chaque Partie soumet son mémorandum dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal est entièrement constitué. Les réponses sont attendues dans un délai de 60 jours. À la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tient séance dans les 15 jours à compter de la date à laquelle les réponses sont attendues.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'audience, ou, en l'absence d'audience, après la date de soumission des deux réponses. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes de clarification de la décision dans un délai de 15 jours après réception de la décision, laquelle est clarifiée dans un délai de 15 jours à compter de la réception de cette demande.

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

8. Les frais du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagés à parts égales entre les Parties. Toute dépense engagée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en rapport avec la procédure visée à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal d'arbitrage.

Article 15. Modifications

1. Le présent Accord peut être modifié par accord écrit entre les Parties. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur par un échange de notes diplomatiques.

2. Au cas où la conclusion d'une convention multilatérale relative au transport aérien viendrait à lier les deux Parties, celles-ci se consultent pour déterminer si le présent Accord doit être modifié et dans quelle mesure.

Article 16. Dénonciation

Chacune des Parties peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie, à moins que cette notification de dénonciation ne soit révoquée, d'un commun accord entre les Parties, avant l'expiration de ladite période.

Article 17. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification y relative sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord et ses annexes, qui font partie intégrante du présent Accord, entrent en vigueur après l'accomplissement des exigences constitutionnelles par chaque Partie, à la date de l'échange de notes diplomatiques à cet effet.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et la République turque, signé à Washington le 7 novembre 1990.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur Gouvernement, ont signé le présent Accord.

FAIT à New York, le 2 mai 2000, en double exemplaire en langues anglaise et turque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

[MADELEINE ALBRIGHT]

Pour le Gouvernement de la République de Turquie :

[ISMAIL CEM]

ANNEXE I

TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER

Section 1. Routes

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties désignées en vertu de la présente annexe ont le droit d'exploiter, dans des conditions conformes aux modalités de leur désignation, des services aériens internationaux réguliers entre des points situés sur les routes suivantes :

A. Routes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

1. Des points en-deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, à destination d'un point ou des points en Turquie et au-delà.

B. Routes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République turque :

1. De points en-deçà de la Turquie, via la Turquie et des points intermédiaires, à destination d'un point ou des points aux États-Unis et au-delà.

Section 2. Flexibilité opérationnelle

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur tout ou partie des vols, choisir de :

1. Assurer des vols dans une direction ou dans les deux directions;
2. Combiner différents numéros de vol sur un même aéronef;
3. Desservir les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points situés sur le territoire des Parties sur les routes, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
4. Omettre des escales en un ou plusieurs points;
5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs vers un autre de ses aéronefs en tout point des routes; et
6. Desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et fournir et proposer ces services au public en tant que services directs;

sans restriction de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord, à condition que le service couvre un point sur le territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien.

Section 3. Changement de capacité

Sur tout segment ou tous segments des routes décrites ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée peut assurer des services de transport aérien international sans restriction quant au

changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, sous réserve que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit le prolongement du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit le prolongement du transport au-delà de ce point.

ANNEXE II

TRANSPORT AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

A. Conformément aux conditions de leur désignation, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées dans la présente annexe ont le droit d'assurer le transport international affrété de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (y compris, sans toutefois s'y limiter, le transit, la séparation et la combinaison de vols affrétés (passagers/fret)) :

1. Entre tout point ou tous points sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et tout point ou tous points sur le territoire de l'autre Partie; et

2. Entre tout point ou tous points sur le territoire de l'autre Partie et tout point ou tous points dans un ou plusieurs pays tiers, à condition que ce service fasse partie d'une exploitation continue, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprend le service vers le pays d'origine aux fins d'acheminer du trafic local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre Partie.

B. Lors de la fourniture des services visés dans la présente annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées aux termes de la présente annexe ont également le droit de : 1) effectuer des escales en tous points sur ou hors du territoire de l'une ou l'autre Partie; 2) effectuer un transit par le territoire de l'autre Partie; 3) combiner sur un même aéronef le trafic en provenance du territoire d'une Partie, le trafic en provenance du territoire de l'autre Partie et le trafic en provenance de pays tiers; et 4) assurer le transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, à n'importe quel point de la route, au type ou au nombre d'aéronefs exploités; à condition que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit une continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens du retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit une continuation du transport dont la provenance est au-delà de ce point.

C. Chaque Partie examine avec bienveillance les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie pour acheminer le trafic qui n'est pas couvert par la présente annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.

Section 2

A. Toute entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre Partie qui assure des services de transport aérien internationaux par vols affrétés en partance du territoire de l'une ou l'autre Partie, que ce soit en aller simple ou en aller-retour, a la faculté de se conformer aux lois, règlements et règles applicables aux vols affrétés de son pays d'origine ou de l'autre Partie. Dans le cas où une Partie applique des règles, règlements, termes, conditions ou restrictions différents à une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou à des entreprises de transport aérien

d'autres pays, chacune des entreprises de transport aérien désignées bénéficie des critères les moins restrictifs parmi ceux-ci.

B. Toutefois, aucune des dispositions du paragraphe précédent ne limite les droits de l'une ou l'autre Partie d'exiger des entreprises de transport aérien désignées aux termes de la présente annexe par l'une ou l'autre des Parties de respecter les exigences relatives à la protection des fonds des passagers ainsi que des droits d'annulation et de remboursement dont bénéficient les passagers.

Section 3

Excepté en ce qui concerne les règles de protection des consommateurs visées au paragraphe précédent, aucune des Parties ne peut exiger d'une entreprise de transport aérien désignée aux termes de la présente annexe par l'autre Partie, eu égard au transport du trafic en provenance du territoire de ladite autre Partie ou d'un pays tiers en aller simple ou en aller-retour, qu'elle lui soumette plus d'une déclaration de conformité aux lois, règlements et règles applicables visés à la section 2 de la présente annexe, ou une dérogation à ces lois, règlements ou règles accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

ANNEXE III

PRINCIPES DE NON-DISCRIMINATION DANS LE CADRE DES SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION ET CONCURRENCE ENTRE CES SYSTÈMES

Reconnaissant que l'article 11 (Concurrence loyale) du présent Accord garantit aux entreprises de transport aérien des deux Parties « la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable »;

Considérant que l'un des aspects les plus importants de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien est sa capacité à informer le public de ses services d'une manière équitable et impartiale, et que par conséquent, la qualité de l'information sur les services offerts par l'entreprise de transport aérien aux agences de voyage qui diffusent directement cette information aux voyageurs et la capacité d'une entreprise de transport aérien à offrir à ces agences des systèmes informatisés de réservation compétitifs représentent, pour une entreprise de transport aérien, le fondement de sa compétitivité, et

Considérant qu'il est également nécessaire de faire en sorte que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre toute utilisation abusive de ces informations et contre toute présentation fallacieuse, et que les entreprises de transport aérien et les agences de voyage aient accès à des systèmes informatisés de réservation efficaces et concurrentiels :

1. Les Parties conviennent que les systèmes informatisés de réservation disposeront d'affichages primaires intégrés pour lesquels :

a. Les informations concernant les services aériens internationaux, y compris l'aménagement de correspondances sur ces services, sont éditées et affichées selon des critères non discriminatoires et objectifs échappant à l'influence directe ou indirecte d'une entreprise de transport aérien donnée ou d'un marché donné. Ces critères s'appliquent uniformément à toutes les entreprises de transport aérien participantes.

b. Les bases de données des systèmes informatisés de réservation sont aussi exhaustives que possible.

c. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ne suppriment pas les informations communiquées par les entreprises de transport aérien participantes; ces informations sont exactes et transparentes; par exemple, les vols à code partagé et les vols à changement de capacité, ainsi que les vols avec escales sont identifiés comme tels sans risque d'ambiguïté.

d. Tous les systèmes informatisés de réservation dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement des informations concernant les services de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre Partie ont non seulement l'obligation mais également la possibilité de fonctionner conformément aux règles applicables aux systèmes informatisés de réservation en vigueur sur le territoire où ces systèmes sont exploités.

e. Les agences de voyage sont autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible dans les systèmes informatisés de réservation pour autant qu'elles en fassent spécifiquement la demande.

2. Chaque Partie exige que chaque fournisseur de systèmes informatisés de réservation en activité sur son territoire permette à toutes les entreprises de transport aérien disposées à verser une redevance sur une base non discriminatoire de participer à son système. Une Partie peut exiger que toutes les installations de distribution dont dispose un fournisseur de systèmes soient offertes aux entreprises de transport aérien participantes sur une base non discriminatoire. Elle peut également exiger que les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation affichent, sur une base non discriminatoire, objective et neutre par rapport aux transporteurs et aux marchés, les services aériens internationaux des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés sur lesquels elles souhaitent vendre ces services. Sur demande, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation communiquent les détails de leurs procédures de mise à jour et de stockage de leur base de données, les critères appliqués à l'édition et au classement des informations, l'importance accordée à ces critères et les critères employés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols en correspondance.

3. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation en activité sur le territoire d'une Partie sont autorisés à faire venir et à maintenir leurs systèmes informatisés de réservation, et à les mettre gratuitement à la disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont la principale activité est la distribution de produits de voyage sur le territoire de l'autre Partie, dans la mesure où les systèmes informatisés de réservation remplissent ces conditions.

4. Aucune Partie n'impose ou ne permet que soient imposées sur son territoire aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie des exigences concernant l'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, à la sélection et à l'usage de matériels et de logiciels de systèmes informatisés de réservation, ainsi qu'à l'installation technique des matériels de systèmes informatisés de réservation qui soient plus contraignantes que celles qui sont imposées à ses propres fournisseurs de systèmes informatisés de réservation.

5. Aucune Partie n'impose ou ne permet que soient imposées sur son territoire aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie des règles plus rigoureuses en ce qui concerne les affichages desdits systèmes (y compris les paramètres d'édition et d'affichage), le fonctionnement ou la vente que celles qui sont imposées à ses propres fournisseurs.

6. Les systèmes informatisés de réservation en service sur le territoire d'une Partie, répondant à ces critères et autres normes pertinentes non discriminatoires d'ordre réglementaire, technique et sécuritaire, ont un droit d'accès effectif et sans contrainte au territoire de l'autre Partie. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée devra pouvoir participer aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou exploitants de systèmes informatisés de réservation d'une Partie devront avoir les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter des systèmes informatisés de réservation conformes aux présents principes sur le territoire de l'autre Partie que les propriétaires ou exploitants de cette autre Partie. Chaque Partie s'assure que ses entreprises de transport aérien et ses fournisseurs de systèmes informatisés de réservation n'exercent aucune discrimination à l'encontre d'agences de voyage sur le territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un système informatisé de réservation qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie.

ANNEXE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Section 1

Les dispositions de la présente section expirent le 31 mars 2003.

A. Points intermédiaires assortis de droits de trafic

1. Routes américaines. Nonobstant les dispositions du paragraphe A de la section 1 de l'annexe I, les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis peuvent exploiter des services de transport aérien régulier de passagers/combinés entre les États-Unis et la Turquie via un total de trois points intermédiaires au Canada et en Europe avec des droits de trafic local entre les points intermédiaires et des points en Turquie.

2. Routes turques. Nonobstant les dispositions du paragraphe B de la section 1 de l'annexe I, les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République turque peuvent exploiter des services de transport aérien régulier de passagers/combinés entre la Turquie et les États-Unis via un total de trois points intermédiaires en Europe et au Canada avec des droits de trafic local entre les points intermédiaires et des points aux États-Unis.

3. Aucune restriction ne s'applique aux points intermédiaires desservis sans droits de trafic entre les dits points intermédiaires et le territoire de l'autre Partie.

B. Services de partage de codes de pays tiers

Nonobstant les dispositions du paragraphe 7 de l'article 8, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ne peuvent effectuer des services de transport aérien régulier de passagers/combinés entre des points sur le territoire de cette Partie et des points sur le territoire de l'autre Partie via un ou plusieurs points intermédiaires en partage de codes avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers, que dans les conditions suivantes :

1. Jusqu'au 31 mars 2001, au plus trois entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent exercer les droits visés à l'alinéa b) du paragraphe 7 de l'article 8 avec un total combiné de 21 fréquences hebdomadaires au maximum.

2. Du 1^{er} avril 2001 au 31 mars 2002, au plus cinq entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent exercer les droits visés à l'alinéa b) du paragraphe 7 de l'article 8 avec un total combiné de 35 fréquences hebdomadaires au maximum.

3. Du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2003, au plus sept entreprises de transport aérien de chaque Partie peuvent exercer les droits visés à l'alinéa b) du paragraphe 7 de l'article 8 avec un total combiné de 49 fréquences hebdomadaires au maximum.

4. Aux fins de la présente section, une fréquence désigne un vol aller-retour, conformément à un accord de partage de codes avec une entreprise de transport aérien d'un pays tiers, à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie. Cette définition exclut le service en partage de codes simple continu au-delà du territoire d'une Partie.

5. Jusqu'au 31 mars 2003, le trafic local entre des points du pays tiers et des points sur le territoire de l'autre Partie est interdit pour les entreprises de transport aérien de chacune des Parties qui effectuent des services de transport aérien régulier de passagers/combinés en partage de codes, conformément au paragraphe B de la présente section.

C. Points aux États-Unis desservis par les entreprises de transport aérien désignées par la Turquie

Nonobstant le paragraphe B la section 1 de l'annexe I, les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République turque pour exploiter et fournir des services de transport aérien régulier de passagers/combinés ne peuvent desservir des points aux États-Unis que dans les conditions suivantes :

1. Jusqu'au 31 mars 2001 :

a. Un total de trois points aux États-Unis, à condition que ces points soient initialement New York, Chicago et Miami; et

b. Un total de 10 points supplémentaires aux États-Unis exclusivement en partage de codes.

2. Du 1^{er} avril 2001 au 31 mars 2002 :

a. Un total de quatre points aux États- Unis d'Amérique; et

b. Un total de 15 points supplémentaires aux États-Unis exclusivement en partage de codes.

3. Du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2003 :

a. Un total de cinq points aux États- Unis d'Amérique; et

b. Un total de 20 points supplémentaires aux États-Unis exclusivement en partage de codes.

D. Choix de points et attribution de fréquences

Une Partie peut opérer un choix ou un changement de points à desservir par celle-ci selon les termes des paragraphes A et C de la présente section moyennant un préavis de 30 jours adressé à l'autre Partie par la voie diplomatique. Chaque Partie peut attribuer les fréquences visées au paragraphe B de la présente section comme elle le juge approprié parmi ses transporteurs désignés.

Section 2

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 8, la République turque peut, dans la mesure où ses lois et règlements continuent de l'exiger, limiter la manutention sur l'aire de trafic au profit des entreprises de transport aérien désignées des États-Unis à une sélection par ces entreprises de transport aérien parmi les agents concurrents : ces services de manutention sur l'aire de trafic sont disponibles sur une base équitable à toutes les entreprises de transport aérien.

No. 50901

**United States of America
and
Portugal**

Air Transport Agreement between the United States of America and the Portuguese Republic (with annexes). Lisbon, 30 May 2000

Entry into force: *provisionally on 30 May 2000 by signature*

Authentic texts: *English and Portuguese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Portugal**

Accord relatif au transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et la République portugaise (avec annexes). Lisbonne, 30 mai 2000

Entrée en vigueur : *provisoirement le 30 mai 2000 par signature*

Textes authentiques : *anglais et portugais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE PORTUGUESE REPUBLIC**

The United States of America and the Portuguese Republic, hereinafter called "the Contracting Parties,"

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; and

Desiring to conclude a new Air Transport Agreement between the United States of America and Portugal, in order to implement their common policy of a market-oriented air transport system,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

DEFINITIONS

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

1. “Aeronautical authorities” means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Portuguese Republic, the National Institute of Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the National Institute of Civil Aviation;
2. “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. “Convention” means the Convention on international Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a) any amendment that has entered into force under Article 94 (a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. “Designated airline” means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. “Full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. “International air transportation” means air transportation that passes through the air space over the territory of more than one State;
8. “Price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. “Stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. “Territory” means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic, purposes; and
 - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;
 - b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and

- c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 4

REVOCATION OF AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
 - a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Contracting Party, the Contracting Parties' nationals, or both;
 - b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of the Agreement; or
 - c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1.b) or 1.c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultations shall commence within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives the request therefor.
3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 5

APPLICATION OF LAWS

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations, shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, and while within, the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE 6

SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of a request by one Contracting Party, unless both Contracting Parties otherwise agree. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 7

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for 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 aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

ARTICLE 8

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation, in accordance with applicable non-discriminatory procedures and administrative requirements, if any.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence, and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transportation.

3. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

4. Each Contracting Party shall grant to any airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to its country freely on demand, without restrictions or taxation in respect thereof, in any freely convertible currency, and at any legal rate of exchange applicable on the date the carrier makes the initial application for or initiates remittance, the revenue, in excess of sums locally disbursed, realized through the sale of air transportation and ancillary services.

5. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- a) an airline or airlines of either Party;
- b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country; and
- c) a surface transportation provider of any country;

provided that all airlines or surface transportation providers in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

7. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with appropriate inspection facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and

indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

8. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party (self-handling) or, at its option, select among competing authorized agents for such services in whole or in part. These rights shall be exercised in compliance with the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties on a nondiscriminatory basis. The right to self handle or select among competing authorized agents shall be subject only to constraints resulting from considerations of airport safety and, for the Portuguese side, bases for exemption provided for in European Union Council Directive 96/67/EC and the Portuguese legislation implementing that Directive. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the full costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

ARTICLE 9

CUSTOMS DUTIES AND CHARGES

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) regular equipment and aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

- b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation;
 - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and
 - d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 10

USER CHARGES

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Contracting 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 charging 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 in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 11

FAIR COMPETITION

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or of the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational (including congestion) or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operating plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be authorized in an Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires such filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of the filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 12

PRICING

1. Each Contracting Party shall allow prices of air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support; and
- d) protection of airlines from abuses of a dominant position resulting from prices that are unjustifiably low, taking account of the costs to the initiating airline of providing the services or facilities to which they relate, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by:

- a) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or;
- b) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country,

including in both cases transportation on an interline or intraline basis, provided that, in the case of services to or from third countries to which Council Regulation (EEC) No. 2409/92 of 23 July 1992, applies on the date that the Agreement is signed, or to which a not more restrictive successor regulation applies, such a price is not specifically prohibited under that Regulation.

4. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall take appropriate action, consistent with its national law, to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 13

CONSULTATIONS

Either Contracting Party may, at any time, request in writing consultations on the interpretation, application or amendment of the Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the other Contracting Party receives the request. If the requesting Contracting Party considers that expedited consultations are necessary to address a matter that it considers urgent, such consultations shall begin within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives the request.

ARTICLE 14

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be made by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty five (45) days of

the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

5. The tribunal shall, unless otherwise agreed by the Contracting Parties, render a written decision within sixty (60) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. Each Contracting Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 15

COMPARABLE TREATMENT

The United States shall, to the full extent permitted by U.S. law, offer Portuguese carriers the benefit of any U.S. legislation that provides carriers of other European Union member States opportunities in the areas of cabotage and foreign ownership and control of U.S. carriers. The Portuguese Republic shall, to the full extent permitted by Portuguese and European Union law, offer U.S. carriers the benefit of any Portuguese or European Union legislation that provides carriers of any other North American State opportunities in the areas of cabotage and foreign ownership and control of Portuguese carriers.

ARTICLE 16

REGISTRATION WITH ICAO

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

ARTICLE 17

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice twelve (12) months after the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is

withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18

AMENDMENTS

1. The Agreement may be amended by written agreement of the Contracting Parties. Amendments shall enter into force on the day on which both Contracting Parties have informed each other by exchange of diplomatic notes that the necessary internal procedures have been completed. Amendments to the Annexes shall be provisionally applied by the Contracting Parties through their aeronautical authorities from the date of signature.
2. If, after entry into force of the Agreement, both Contracting Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be amended to take into account the multilateral agreement.

ARTICLE 19

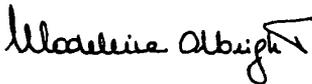
ENTRY INTO FORCE

The Agreement shall apply provisionally upon signature and shall enter into force on the day on which both Contracting Parties have informed each other through an exchange of diplomatic notes that the necessary internal procedures for entry into force of the Agreement have been completed. Upon entry into force the Agreement shall supersede the Agreement between the United States of America and the Portuguese Republic relating to air transport services, signed at Lisbon December 6, 1945, as amended.

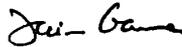
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto by the respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Lisbon, on the 30th day of May, 2000, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

FOR THE
UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE
PORTUGUESE REPUBLIC:



ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

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

- 1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Portugal and beyond.**
- 2. For all-cargo service or services, between Portugal and any point or points.**

B. Routes for the airline or airlines designated by the Portuguese Republic.

- 1. From points behind Portugal via Portugal and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.**
- 2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.**

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- 1. operate flights in either or both directions;**
- 2. combine different flight numbers within one aircraft operation;**
- 3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order.**
- 4. omit stops at any point or points;**
- 5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and**
- 6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;**

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section I

A. Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international-charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Contracting Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Contracting Party; and
2. Between any point or points in the territory of the other Contracting Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Contracting Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Contracting Party; (2) to carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory, traffic originating in the other Contracting Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with

respect to cargo charters in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

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

Section 2

A. Any airline designated by either Contracting Party performing international charter air transportation originating in the territory of the other Contracting Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Contracting Party. If a Contracting Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Contracting Party to require airlines designated under this Annex by either Contracting Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Contracting Party shall require an airline designated under this Annex by the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Computer Reservations Systems

1. The Contracting Parties recognise that computer reservations systems (CRS) operations are an important aspect of the ability of an airline to compete. Specifically, the Contracting Parties note that CRS operations are regulated at the date of this agreement:

- in Portugal under European Community Regulation 2299/89, 24 July 1989, as amended by European Community Regulation 3089/93, 29 October, 1993, and by European Community Regulation 323/99, 8 February, 1999; and

- in the United States, under 14 CFR 255.

2. The Contracting Parties agree that, consistent with the laws and regulations of the Contracting Parties in effect on the date that this Agreement is signed, the following principles shall be followed with respect to CRS operations in international aviation on a nondiscriminatory basis.

- a) CRS's shall have integrated primary displays for which:
 - (i) information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity, and that apply uniformly to all participating airlines;
 - (ii) CRS data bases shall be as comprehensive as possible and CRS vendors shall not delete information from their data bases until it has been superseded;
 - (iii) CRS vendors shall not manipulate information given by participating airlines in a manner which would lead to the provision of inaccurate, misleading or discriminatory information; and the information provided by participating carriers shall be clear and accurate; for example flights where the code displayed is not that of the operating carrier (i.e. code-shares), flights involving a change of aircraft and flights with stops shall be clearly identified as having those characteristics;
 - (iv) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the travelling public in either Contracting Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
- b) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS for an individual transaction so long as the travel agent makes a request for that display to meet a specific request by a consumer.
- c) All airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee shall be permitted to participate in such vendor's CRS. All distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. CRS vendors shall display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
- d) CRS vendors of one Contracting Party operating in the territory of the other Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies

and other subscribers whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Contracting Party, if the CRS complies with these principles.

e) In the territory of one Contracting Party, CRS vendors of the other Contracting Party shall not be subject to more stringent or restrictive requirements, with respect to access to and use of communications facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on the first Contracting Party's own CRS vendors.

f) CRSs in use in the territory of one Contracting Party shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Contracting Party provided that they comply with the standards and laws in force in that territory, which shall be non-discriminatory. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Contracting Party. Owners/operators of CRSs of one Contracting Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Contracting Party, as do owners/operators of that Contracting Party. Airlines and CRS vendors of one Contracting Party shall not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Contracting Party.

ANNEX IV

Transitional Provisions

1. The following provisions shall expire on December 31, 2002, or such earlier date as is agreed upon by the Contracting Parties:

a) Charter services - country of origin rules: Notwithstanding the provisions of Annex II, designated airlines of each Contracting Party shall conduct charter operations in accordance with the laws, regulations and rules of the country of origin of the traffic.

2. The following provisions shall expire on December 31, 2003, or such earlier date as is agreed upon by the Contracting Parties:

a) Fifth-freedom rights to certain African countries for U.S. airlines: Notwithstanding the provisions of Annex I, section 1 (A)(1) and the provisions of Annex II, section 1 (A), the airlines of the United States shall not be permitted to exercise local traffic rights between a point or points in Portugal and any point or points in Angola, Cape Verde, Guinea-Bissau, Mozambique, or Sao Tome and Principe;

b) Seventh-freedom rights for all-cargo services for U.S. airlines: Notwithstanding the provisions of Annex I, section 1 (A)(2) and the provisions of Annex II, section 1 (A)(2), the airlines of the United States shall not be permitted to operate all-cargo service or services between Portugal and any point or points under

- (i) **Annex I, section 1 (A)(2); or**
 - (ii) **Annex II, section 1 (A)(2) where such service does not constitute part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the United States for the purpose of carrying local traffic between the United States and the territory of Portugal; and**
- c) Seventh-freedom rights for all-cargo services for Portuguese airlines:**
Notwithstanding the provisions of Annex I, section 1 (B)(2) and the provisions of Annex II, section 1 (A)(2), the airlines of the Portuguese Republic shall not be permitted to operate all-cargo service or services between the United States and any point or points under
- (i) **Annex I, section 1 (B)(2); or**
 - (ii) **Annex II, section 1 (A)(2) where such service does not constitute part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to Portugal for the purpose of carrying local traffic between Portugal and the territory of the United States.**

[PORTUGUESE TEXT – TEXTE PORTUGAIS]

**ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
E
A REPUBLICA PORTUGUESA**

Os Estados Unidos da América e a República Portuguesa, daqui em diante designados por “Partes Contratantes,”

Desejando fomentar o desenvolvimento do transporte aéreo internacional;

Desejando possibilitar que as empresas de transporte aéreo ofereçam serviços públicos de passageiros e carga com uma variedade de opções aos mais baixos preços que não sejam discriminatórios e que não representem abuso de posição dominante, e desejando encorajar as empresas individuais de transporte aéreo a desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos;

Desejando assegurar o mais alto nível da segurança aérea e da segurança da aviação na exploração do transporte aéreo internacional, e reafirmando a sua séria preocupação com actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em risco a segurança de pessoas ou bens, afectando negativamente a operação do transporte aéreo e diminuindo a confiança do público em relação à segurança da aviação civil;

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago aos sete dias de Dezembro de 1944; e

Desejando concluir um novo Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América e Portugal, de modo a implementar a sua política comum de um sistema de transporte aéreo orientado para o mercado,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1º

DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente Acordo, salvo se o texto o indicar de outro modo, o termo:

1. “Autoridades aeronáuticas” significa, no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transporte, ou o seu sucessor, e no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil, e qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar qualquer função presentemente exercida pelo Instituto Nacional de Aviação Civil;
2. “Acordo” significa o presente Acordo, seus Anexos e quaisquer emendas adicionais;
3. “Transporte Aéreo” significa o transporte público, efectuado por aeronaves, de passageiros, bagagem, carga e correio, individualmente ou em combinação com fins remuneratórios ou aluguer,
4. “Convenção” significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos sete dias de Dezembro de 1944, e inclui:
 - a) qualquer emenda que tenha entrado em vigor nos termos do Artigo 94º (a) da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes, e
 - b) qualquer Anexo ou emenda adoptados ao abrigo do Artigo 90º da Convenção, na medida em que esse Anexo ou emenda estejam em determinado momento em vigor para ambas as Partes Contratantes;
5. “Empresa designada” significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3º do presente Acordo;
6. “Custo total” significa o custo do serviço oferecido mais uma taxa razoável relativa às despesas administrativas;
7. “Transporte aéreo internacional” significa o transporte aéreo efectuado sobre o espaço aéreo do território de mais de um Estado;
8. “Preço” significa qualquer tarifa ou taxa relativa ao transporte aéreo de passageiros (e sua bagagem) e/ou carga (excluindo correio), cobrada pelas transportadoras aéreas incluindo os seus agentes e as condições que regulam a disponibilidade da referida tarifa ou taxa.
9. “Escala sem fins de tráfego” significa uma aterragem efectuada para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio no transporte aéreo;
10. “Território” significa as regiões terrestres sob a soberania, jurisdição, protecção ou administração de uma Parte bem como as águas territoriais a elas adjacentes e

11. “Taxa de utilizador” significa uma taxa imposta às empresas de transporte aéreo pela utilização dos aeroporto, dos serviços de navegação aérea ou das instalações ou serviços de segurança da aviação incluindo outros serviços ou instalações relacionados com estes;

ARTIGO 2º

CONCESSÃO DE DIREITOS

1. Cada Parte Contratante concede, à outra Parte Contratante, os direitos referidos no presente Acordo para exploração de serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;
- b) O direito de aterrar no seu território para fins não comerciais; e
- c) Os direitos de outra forma especificados neste Acordo.

2. Nenhuma disposição deste Artigo poderá ser considerada como conferindo à empresa ou empresas de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga ou correio, transportados contra remuneração e destinados a outro ponto do território dessa outra Parte Contratante.

ARTIGO 3º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar tantas empresas de transporte aéreo quantas desejar para a exploração do transporte aéreo internacional, nos termos deste Acordo, e cancelar ou alterar tais designações. Tais designações deverão ser transmitidas à outra Parte Contratante, por escrito, por via diplomática, e deverão identificar se uma empresa de transporte aéreo está autorizada a explorar o tipo de transporte aéreo especificado no Anexo I ou no Anexo II ou em ambos.

2. Após a recepção da referida designação e dos pedidos da empresa designada, de acordo com o disposto no que se refere à autorização de exploração e licenças técnicas a outra Parte Contratante deverá conceder as autorizações e vistos apropriados, no prazo processual mínimo, desde que:

- a) parte substancial da propriedade e o controlo efectivo da empresa pertençam à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus, ou a ambos;
- b) a empresa de transporte aéreo esteja qualificada para cumprir os requisitos estabelecidos nas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação do transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que analisa o pedido ou pedidos e

- c) a Parte Contratante que designou a empresa mantenha e administre os padrões estabelecidos no Artigo 6º (“Segurança Aérea”) e Artigo 7º (“Segurança da Aviação”)

ARTIGO 4º

REVOGAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou as licenças técnicas de uma empresa designada pela outra Parte Contratante sempre que:

- a) uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa empresa não pertençam à Parte Contratante, a nacionais seus, ou ambos;
- b) essa empresa deixe de cumprir as leis e regulamentos especificados no Artigo 5º (Aplicabilidade das Leis) do presente Acordo; ou
- c) a outra Parte Contratante não mantenha e aplique os padrões tal como especificado no Artigo 6º (“Segurança Aérea”).

2. Salvo se uma acção imediata for necessária para evitar novas infracções ao disposto nos sub paragrafos 1.b) ou 1.c) deste Artigo, tais direitos só poderão ser exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Tais consultas deverão ter início no prazo de trinta (30) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba o referido pedido.

3. Este Artigo não limita os direitos de cada Parte Contratante de suspender, revogar, limitar ou impôr condições às autorizações de exploração ou às licenças técnicas de uma empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante de acordo com as disposições do Artigo 7º (“Segurança da Aviação”).

ARTIGO 5º

APLICABILIDADE DAS LEIS

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de aeronaves envolvidas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves enquanto permanecerem no seu território, deverão ser aplicados às aeronaves da empresa ou empresas da outra Parte Contratante e deverão ser cumpridos por essas aeronaves à entrada ou saída e enquanto permanecerem no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga das aeronaves, tal como os regulamentos relativos à entrada, saída, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega e controlo sanitário ou, no caso do correio os regulamentos postais deverão ser cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulação ou carga da outra Parte Contratante à entrada saída ou enquanto permanecerem no território da primeira Parte Contratante.

ARTIGO 6º

SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte Contratante deverá reconhecer como válidos os certificados de aeronavegabilidade, certidões de aptidão e licenças emitidas ou validadas pela outra Parte Contratante, dentro do seu prazo de validade, para efeitos de exploração dos serviços de transporte aéreo especificados no presente Acordo, desde que os requisitos para tais certificados ou licenças sejam pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção. Cada Parte Contratante reserva-se, no entanto, o direito de não reconhecer como válidas, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de aptidão e as licenças concedidas ou validadas aos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante poderá solicitar consultas sobre a adopção dos padrões de segurança adoptados pela outra Parte Contratante, relativos às instalações de navegação aérea, tripulações, aeronaves e exploração das empresas designadas. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias a contar da data do pedido de uma das Partes Contratantes, salvo se ambas as Partes acordarem de outro modo. Se, na sequência das referidas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não mantém nem aplica efectivamente em qualquer destas áreas, os padrões de segurança pelo menos iguais aos estabelecidos em conformidade com a Convenção, a outra Parte Contratante notificará dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados devendo a outra Parte Contratante tomar as necessárias medidas correctivas. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender, revogar ou limitar a autorização de exploração ou licenças técnicas de uma empresa ou empresas designadas pela outra Parte Contratante no caso da outra Parte Contratante não tomar as medidas correctivas adequadas num prazo razoável.

ARTIGO 7º

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

1. Em conformidade com os direitos e obrigações que lhe são conferidos pela lei internacional, as Partes Contratantes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com a lei internacional, as Partes Contratantes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto na Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de Dezembro de 1970 e na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes prestar-se-ão mutuamente, sempre que pedida, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus

passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com os padrões e práticas recomendadas sobre a segurança da aviação estabelecido pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas por Anexos à Convenção; deverão exigir que os operadores das aeronaves matriculadas no seu território, ou operadores que nele tenham o seu principal local de estabelecimento, sede ou residência permanente, e os operadores de aeroportos situados no seu território, actuem em conformidade com tais disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante aceita observar as disposições sobre segurança da aviação, exigidas pela outra Parte Contratante, para entrada, saída e permanência no território da outra Parte Contratante e de tomar medidas adequadas para proteger aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulação, e respectiva bagagem, bagagem de mão, bem como carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará favoravelmente qualquer pedido da outra Parte Contratante relativo a medidas especiais de segurança adoptadas face a uma ameaça determinada.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança das referidas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou outras instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente através da facilitação de comunicações, e de outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

6. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante se desviou de qualquer das disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Não sendo conseguido um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar da data do pedido tal constituirá motivo para suspender, revogar, limitar ou impôr condições à autorização de exploração e à licença técnica da empresa ou empresas dessa Parte Contratante. Em caso de urgência, uma Parte Contratante poderá tomar acções interinas antes do prazo de quinze (15) dias.

ARTIGO 8º

OPORTUNIDADES COMERCIAIS

1. As empresas de cada Parte Contratante terão o direito de estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante, para a promoção e venda do transporte aéreo, de acordo com os procedimentos e requisitos administrativos não-discriminatórios aplicáveis, caso existam.

2. A empresa ou empresas designadas de uma Parte Contratante terão direito, de acordo com as leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego no território da outra Parte Contratante, a introduzir e manter no território da outra Parte Contratante o pessoal executivo, de vendas, técnico,

operacional e outro pessoal especializado necessário ao apoio da exploração do transporte aéreo.

3. Qualquer empresa de cada Parte Contratante poderá, no território da outra Parte Contratante, proceder directamente à venda do transporte aéreo e, se a empresa o desejar, através dos seus agentes, excepto no que possa ser especificamente estipulado nos regulamentos sobre “charter” do país onde o “charter” tem origem relativamente à protecção dos fundos de passageiros, e direitos dos passageiros relativamente a cancelamentos e reembolsos. Cada uma das empresas terá o direito de vender esse transporte e qualquer pessoa será livre de o adquirir na moeda desse território ou em qualquer moeda livremente convertível.

4. Cada Parte Contratante concederá a qualquer empresa da outra Parte Contratante, a pedido, o direito de converter e remeter para o seu país, sem restrições ou aplicação de taxas a que essa matéria diga respeito, em qualquer moeda livremente convertível, e a qualquer taxa de câmbio aplicável na data em que a empresa apresente o pedido inicial ou inicie a remessa da receita excedente das somas dispendidas localmente, resultantes da venda de transporte aéreo e serviços auxiliares.

5. As empresas de cada Parte Contratante deverão ter o direito de pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte Contratante em moeda local. Se as empresas de cada Parte Contratante assim o desejarem, poderão pagar tais despesas no território da outra Parte Contratante em moeda livremente convertível, de acordo com a regulamentação local sobre moeda.

6. Ao operar ou ao ter autorização para operar os serviços nas rotas acordadas, qualquer empresa designada de uma Parte poderá estabelecer arranjos de cooperação ao nível do marketing, tais como bloqueio de espaço, partilha de código ou contratos de locação com:

- a) uma empresa ou empresas de qualquer uma das Partes;
- b) uma empresa ou empresas de um terceiro país desde, que esse terceiro país autorize ou permita arranjos semelhantes entre as empresas da outra Parte e outras empresas em serviços para, de e via esse terceiro país; e
- c) um transportador de superfície de qualquer país;

desde que nestes arranjos todas as empresas ou transportadores de superfície (i) tenham a necessária autoridade e (ii) satisfaçam os requisitos normalmente exigidos a estes arranjos.

7. Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas e transportadores indirectos de carga, de ambas as Partes Contratantes, estarão autorizados, sem restrição, a contratar em conexão com o transporte aéreo internacional, qualquer transportador de carga de superfície de ou para quaisquer pontos no território das Partes Contratantes ou de terceiros países, incluindo o transporte de e para todos os aeroportos, que disponham de serviços alfandegários adequados, e incluindo, onde aplicável, o direito de

transportar carga sob retenção alfandegária. A carga, quer seja transportada por via terrestre ou aérea, deverá ter acesso aos serviços alfândegários aeroportuários. As empresas poderão optar por efectuar o seu próprio transporte de superfície, ou de providenciá-lo através de arranjos com outros transportadores de superfície, incluindo transporte de superfície efectuado por outras empresas aéreas e fornecedores indirectos de transporte aéreo de carga. Este serviço intermodal de transporte de carga poderá ser oferecido como serviço único através da combinação do preço do transporte de superfície e aéreo desde que os expedidores não sejam conduzidos em erro quanto ao tipo de transporte.

8. Cada empresa designada terá direito a efectuar o seu próprio serviço de operações de terra no território da outra Parte Contratante, (assistência em escala autónoma) ou, à sua opção, seleccionar entre agentes concorrentes autorizados a prestar este serviço no todo ou em parte. Estes direitos deverão ser exercidos em conformidade com as leis e regulamentos normalmente aplicados pelas Partes Contratantes numa base não-discriminatória. O direito que assiste à empresa de efectuar o seu próprio serviço ou de seleccionar entre agentes autorizados ficará sujeito apenas aos constrangimentos resultantes de considerações de segurança aeroportuária e, para o lado português, as excepções previstas pela Directiva 96/67/EC do Conselho da União Europeia e pela legislação portuguesa que implementa essa Directiva. Onde tais considerações impeçam a auto-assistência em escala, os serviços de operação de terra deverão estar disponíveis em igualdade de circunstâncias a todas as empresas; os encargos deverão ser baseados no custo total dos serviços disponibilizados; devendo o tipo e a qualidade de tais serviços equiparar-se à de uma assistência em escala da própria empresa.

ARTIGO 9º

DIREITOS ADUANEIROS E ENCARGOS

1. Ao chegar ao território de uma Parte Contratante, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas empresas designadas da outra Parte Contratante, o seu equipamento normal, equipamento de terra, combustível, lubrificantes, provisões de material consumível, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo mas não limitadas a alimentos, bebidas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao consumo dos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), e outros artigos destinados ou utilizados, exclusivamente em relação com a operação ou utilização da aeronave envolvida no transporte aéreo internacional deverão estar isentos, com base na reciprocidade, de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e capital, de direitos aduaneiros, de impostos indirectos, emolumentos e encargos similares que sejam (1) cobrados pelas autoridades nacionais, e (2) que não sejam baseados no custo dos serviços oferecidos, desde que esse equipamento e provisões permaneçam a bordo da aeronave.

2. Com base na reciprocidade, ficarão igualmente isentos de impostos, taxas, direitos, emolumentos, e encargos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, à excepção dos encargos correspondentes ao custo dos serviços prestados:

- a) equipamento normal, provisões de bordo (incluindo mas não limitadas a alimentos, bebidas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao consumo dos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), introduzidos ou embarcados no território de uma Parte Contratante e introduzidos a bordo, dentro de limites razoáveis para utilização nos voos de partida de aeronaves em serviço internacional de uma empresa designada da outra Parte Contratante ainda que as provisões se destinem a serem consumidas na parte da viagem efectuada nesse território;
 - b) equipamento de terra e peças sobressalentes (incluindo motores), introduzidos no território de uma Parte Contratante para a utilização, manutenção ou reparação das aeronaves de uma empresa da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional;
 - c) combustível, lubrificantes e provisões de consumíveis técnicos introduzidos a bordo ou fornecidos no território de uma Parte Contratante, para utilização numa aeronave de uma empresa da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte Contratante no qual foram embarcados; e
 - d) material promocional e publicitário introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte Contratante e embarcados em quantidades razoáveis para utilização nos voos de partida numa aeronave de uma empresa da outra Parte Contratante utilizada em serviços aéreos internacionais mesmo quando estas provisões se destinem a ser usadas na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte Contratante no qual foram embarcados.
3. Pode ser exigido que os equipamentos e aprovisionamentos mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo das autoridades competentes.
4. As isenções previstas neste Artigo serão também aplicáveis nos casos em que as empresas designadas de uma Parte Contratante tiverem contratado com outra empresa, para a utilização ou transferência dos artigos especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo no território da outra Parte Contratante desde que essa outra empresa beneficie igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte Contratante.

ARTIGO 10º

TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. As taxas de utilização que possam ser impostas às empresas da outra Parte Contratante pelas autoridades competentes ou organismos de cada uma das Partes Contratantes, devem ser adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias, e equitativamente repartidas entre as categorias de utilizadores. Quaisquer taxas de utilização serão sempre aplicadas às empresas da outra Parte Contratante em condições não menos favoráveis que as mais favoráveis aplicadas a qualquer empresa, na altura em que a taxa é aplicada.

2. As taxas de utilização impostas às empresas da outra Parte Contratante podem reflectir, mas não devem exceder, para as autoridades competentes ou organismos, o custo total de proporcionar as adequadas instalações aeroportuárias, ambientais, os equipamentos e sistemas de navegação aérea, instalações de segurança, e os serviços a ele inerentes ou ao sistema aeroportuário. Tais taxas podem incluir um razoável retorno do valor patrimonial após desvalorização. As instalações e serviços aeroportuários pelos quais as taxas são cobradas devem ser oferecidos com base em princípios económicos eficientes.

3. Cada Parte Contratante deverá promover, no seu território, consultas entre as autoridades cobradoras competentes ou organismos e as empresas que utilizam as instalações e serviços aeroportuários, e devem incentivar as autoridades cobradoras competentes ou organismos e as empresas a trocar informação na medida em que esta poderá ser necessária a uma revisão correcta da razoabilidade das taxas de acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte Contratante deverá encorajar as autoridades cobradoras competentes a notificar de forma razoável os utilizadores sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de forma a que estes possam expressar o seu ponto de vista antes das alterações terem sido concluídas.

4. Nenhuma das Partes Contratantes deverá ser mantida em procedimentos de resolução de diferendos em conformidade com o Artigo 14º, por estar em violação de uma cláusula deste Artigo, a menos que, (i) dentro de um prazo razoável, fracasse a revisão da taxa ou prática que está na origem da queixa da outra Parte Contratante, ou (ii) após tal revisão, tenham fracassado todas as medidas ao seu alcance no sentido de corrigir qualquer taxa ou prática inconsistente com o presente Artigo.

ARTIGO 11º

CONCORRÊNCIA LEAL

1. Cada Parte Contratante deverá permitir, às empresas designadas de ambas as Partes Contratantes, uma justa e igual oportunidade de concorrerem no que respeita à operação do transporte aéreo internacional, regulamentado por este Acordo.

2. Cada Parte Contratante deverá permitir que cada empresa designada determine a frequência e capacidade do transporte aéreo internacional que oferece, com base em considerações comerciais de mercado. Em conformidade com este direito, nenhuma das Partes Contratantes deverá unilateralmente limitar o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço prestado ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas designadas da outra Parte Contratante, excepto se tal for exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais (incluindo congestionamento) ou ambientais sob condições, uniformes em conformidade com o Artigo 15 da Convenção.

3. Nenhuma das Partes deverá impôr às empresas designadas pela outra Parte requisitos de primeira recusa, taxas sobre o crescimento, taxas de não-

objecção, ou qualquer outro requisito respeitante à capacidade, frequência ou tráfego que não esteja em conformidade com os objectivos deste Acordo.

4. Nenhuma das Partes deverá exigir para aprovação às empresas da outra Parte Contratante, a apresentação de horários de programas de voos “charter” ou planos de voo excepto se for solicitado numa base não-discriminatória para reforço das condições uniformes previstas no parágrafo 2 deste Artigo ou autorizadas num Anexo ao presente Acordo. Se uma Parte Contratante exige tais apresentações, com fins informativos, deverá minimizar o peso burocrático dos requisitos de apresentação e dos procedimentos que recaem sob os intermediários ao transporte aéreo e empresas designadas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 12º

PREÇOS

1. Cada Parte Contratante deverá autorizar que os preços do transporte aéreo sejam estabelecidos por cada empresa designada, com base em considerações comerciais do mercado. A intervenção das Partes Contratantes deverá ser limitada a:

- a) prevenção de preços ou práticas desmedidamente discriminatórios;
- b) protecção dos consumidores face a preços desmedidamente altos ou restritivos devido ao abuso de posição dominante;
- c) protecção das empresas face a preços artificialmente baixos devido a subsídios ou ajudas governamentais directos ou indirectos; e
- d) protecção das empresas face a abusos de posição dominante resultante de preços injustificadamente baixos, tomando em consideração os custos que uma empresa, que inicia a actividade, poderá ter relacionados com a prestação de serviços e de facilidades relacionadas quando existe evidência de que há intenção de eliminar a concorrência.

2. Cada Parte Contratante poderá exigir às empresas da outra Parte Contratante a notificação ou a apresentação, junto das respectivas autoridades aeronáuticas, dos preços a serem cobrados de ou para o seu território. A notificação ou a apresentação pelas empresas de ambas as Partes Contratantes podem ser exigidas no prazo máximo de trinta (30) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos particulares, a notificação ou apresentação poderá ser autorizada num prazo inferior ao normalmente exigido. Nenhuma das Partes Contratantes deverá exigir a notificação ou a apresentação por parte das empresas da outra Parte Contratante, dos preços cobrados ao público pelos fretadores, excepto quando tal seja exigido de forma não-discriminatória para fins informativos.

3. Nenhuma das Partes Contratantes deverá agir unilateralmente como forma de impedir o lançamento ou a continuação de um preço a ser aplicado por:

- a) uma empresa de qualquer uma das Partes Contratantes para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes Contratantes, ou;
- b) uma empresa de uma Parte Contratante para o transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte Contratante e qualquer outro país,

incluindo em ambos os casos o transporte numa base de "interline" ou "intra-line" desde que em serviços de ou para terceiros países se aplique o Regulamento do Conselho (CEE) N° 2409/92 de 23 de Julho de 1992, à data da assinatura do Acordo, ou aos quais se aplique regulamentação posterior não mais restritiva, tal preço não é especificamente proibido de acordo com aquele Regulamento.

4. Se uma das Partes Contratantes considerar que qualquer um destes preços é incompatível com as considerações estabelecidas no parágrafo 1 deste Artigo, deverá solicitar, o mais rápido possível, consultas e notificar a outra Parte Contratante dos motivos do seu desacordo. Estas consultas deverão realizar-se o mais tardar trinta (30) dias após a recepção do pedido, e as Partes Contratantes deverão cooperar, no sentido de assegurar informação necessária a uma resolução justa da questão. Se as Partes Contratantes chegarem a acordo relativamente ao preço sobre o qual tenha sido feita notificação de desacordo, cada Parte Contratante deverá de acordo com a respectiva lei nacional, agir de forma apropriada, com vista à entrada em vigor do acordo. Sem este mútuo acordo, o preço deverá entrar em vigor ou continuar a vigorar.

ARTIGO 13°

CONSULTAS

Cada uma das Partes Contratantes pode, a todo o momento, requerer por escrito, consultas quanto à interpretação, aplicação ou emenda do presente Acordo. Tais consultas deverão ter início dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba o pedido. Se a Parte Contratante requerente considerar que a matéria é urgente e que é necessária a rápida realização de consultas, tais consultas deverão ter início dentro do prazo de trinta (30) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante recebe o pedido.

ARTIGO 14°

RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Qualquer diferendo que surja relativo a este Acordo, excepto aqueles que possam surgir relativos ao parágrafo 3. do Artigo 12° (Preços), que não seja solucionado numa primeira ronda de consultas formais, poderá ser submetido, por acordo entre as Partes, à decisão de uma pessoa ou organismo. Se, ainda assim, não houver acordo, o diferendo deverá, a pedido de cada uma das Partes, ser submetido à arbitragem de acordo com os procedimentos seguidamente indicados.

2. A arbitragem deverá ser feita por um tribunal de três árbitros a ser constituído do seguinte modo:

a) Dentro do prazo de trinta (30) dias subsequente à recepção do pedido de arbitragem, cada Parte Contratante deverá nomear um árbitro. Dentro do prazo de sessenta (60) dias subsequente à nomeação dos dois árbitros, estes deverão acordar a nomeação de um terceiro árbitro que deverá actuar como Presidente do Tribunal Arbitral;

b) Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for nomeado em conformidade com o sub-parágrafo a) deste parágrafo, qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que designe dentro do prazo de trinta (30) dias o árbitro, ou árbitros necessários. Se o Presidente do Conselho for da nacionalidade de uma das Partes Contratantes, o mais antigo Vice-Presidente, que não esteja qualificado nesse campo, deverá cumprir a nomeação.

3. Excepto se de outra maneira tiver sido acordado, o tribunal arbitral determina os limites da sua jurisdição de acordo com o presente Acordo e deverá estabelecer as suas regras processuais. O Tribunal, uma vez formado, poderá recomendar medidas interinas até à decisão final sobre o diferendo. Sob orientação do tribunal ou a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes, deverá ter lugar uma conferência, dentro do prazo de quinze (15) dias subsequente à completa formação do tribunal, para determinar as matérias precisas a serem submetidas a arbitrio e os procedimentos específicos a serem seguidos.

4. Excepto se de outra maneira tiver sido acordado ou indicado pelo tribunal, Cada Parte Contratante deverá submeter um memorandum, dentro do prazo de quarenta e cinco dias (45) a partir da data em que o tribunal estiver completamente constituído. As respostas deverão ser devidas nos sessenta (60) dias seguintes. O tribunal deverá constituir uma audiência a pedido de cada uma das Partes Contratantes ou, por sua iniciativa, constitui-la nos quinze dias (15) seguintes a serem devidas as respostas.

5. Tribunal deverá, a menos que tenha sido acordado de outra forma pelas Partes Contratantes, dar a sua decisão por escrito dentro do prazo de sessenta (60) dias após a conclusão da audiência ou, se nenhuma audiência tiver sido realizada, depois da data de submissão de ambas as respostas. A decisão da maioria do tribunal prevalecerá.

6. As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de esclarecimento à decisão dentro dos quinze (15) dias subsequentes à sua apresentação e qualquer esclarecimento dado deverá ser emitido no prazo de quinze (15) dias a contar da data desse pedido.

7. Cada Parte Contratante deverá, até ao ponto em que tal seja compatível com a sua lei nacional, dar pleno efeito às decisões ou sentenças do tribunal arbitral.

8. As despesas do tribunal arbitral, incluindo os emolumentos e despesas dos árbitros, deverão ser equitativamente repartidas pelas Partes Contratantes. Qualquer despesa do Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, relacionada com os procedimentos dos parágrafos 2.b) deste Artigo, deverá ser considerada como despesa do tribunal arbitral.

ARTIGO 15º

TRATAMENTO SIMILAR

Os Estados Unidos deverão, na expressão máxima permitida pela lei norte-americana, oferecer às companhias aéreas portuguesas o benefício proporcionado por qualquer legislação norte-americana às companhias aéreas de outros Estados membros da União Europeia nas áreas de cabotagem e propriedade e controlo estrangeiros de companhias aéreas de nacionalidade norte-americana. A República Portuguesa deverá, na expressão máxima permitida pela lei portuguesa e comunitária, oferecer às companhias norte-americanas o benefício proporcionado por qualquer legislação portuguesa ou comunitária às companhias de qualquer outro Estado norte-americano oportunidades nas áreas de cabotagem e propriedade e controlo estrangeiros das companhias aéreas portuguesas.

ARTIGO 16º

REGISTO JUNTO DA ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Este Acordo e todas as emendas ou modificações ao mesmo serão registadas junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 17º

DENÚNCIA

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o momento, notificar por escrito, a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Este Acordo terminará às zero horas, do local de recepção da notificação, doze (12) meses após a data de recepção dessa notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada por mútuo acordo antes de expirar aquele prazo. Caso a outra Parte Contratante não acuse a recepção da notificação, esta será considerada como tendo sido recebida quatorze (14) dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 18º

EMENDAS

1. O presente Acordo poderá ser emendado através do acordo escrito das Partes Contratantes. As emendas entrarão em vigor no dia em que ambas as Partes Contratantes se tenham notificado, por troca de notas diplomáticas, de que os procedimentos internos necessários foram concluídos. As emendas aos

Anexos deverão ser aplicadas provisoriamente a partir da data da sua assinatura pelas Partes Contratantes através das respectivas autoridades aeronáuticas.

2. Se, após entrada em vigor do Acordo, ambas as Partes Contratantes se tornarem partes integrantes de um acordo multilateral que inclua matérias deste Acordo, estas deverão consultar-se para determinar se o presente Acordo deverá ser emendado por forma a adequar-se ao acordo multilateral.

ARTIGO 19º

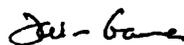
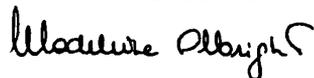
ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo deverá ser aplicado provisoriamente após assinatura e entrar em vigor no dia em que ambas as Partes Contratantes se tenham notificado, através de troca de notas diplomáticas, de que os procedimentos internos necessários à entrada em vigor do Acordo foram concluídos. O Acordo, ao entrar em vigor, deverá substituir o Acordo entre os Estados Unidos da América e a República Portuguesa, relativo aos serviços de transporte aéreo, assinado em Lisboa aos seis dias de Dezembro de 1945, tal como emendado.

EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos governos, assinaram o presente Acordo.

FEITO em Lisboa aos 30º dia de Maio, 2000, nas línguas inglesa e portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA: PELA REPÚBLICA PORTUGUESA:



ANEXO I

SERVIÇOS AÉREOS REGULARES

SECÇÃO 1

Rotas

As empresas de cada uma das Partes Contratantes designadas sob este Anexo deverão, de acordo com os termos da sua designação, ter direito a operar serviço aéreo regular internacional entre pontos das seguintes rotas:

A. Rotas a serem operadas pela empresa ou empresas designadas pelo Governo dos Estados Unidos:

1. De pontos aquém dos Estados Unidos via Estados Unidos e pontos intermédios para um ponto ou pontos em Portugal e além.
2. Para serviço ou serviços de cargueiros entre Portugal e qualquer ponto ou pontos.

B. Rotas a serem operadas pela empresa ou empresas designadas pela Republica Portuguesa:

1. De pontos aquém Portugal via Portugal e pontos intermédios para um ponto ou pontos nos Estados Unidos e além.
2. Para serviço ou serviços de cargueiros entre os Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos.

SECÇÃO 2

Flexibilidade Operacional

Cada empresa designada pode, à sua escolha, em qualquer ou em todos os voos:

1. operar voos em cada uma ou em ambas as direcções;
2. combinar diferentes números de voo numa só operação da aeronave;
3. operar nas rotas pontos aquém, intermédios e além, e pontos nos territórios das Partes Contratantes em qualquer combinação e em qualquer ordem;
4. omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;
5. transferir tráfego de qualquer uma das suas aeronaves para qualquer outra das suas aeronaves em qualquer ponto nas rotas; e

6. operar pontos aquém, a qualquer ponto do seu território com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e podendo manter e anunciar ao público estes serviços como serviços completos;

sem limitações direccionais ou geográficas e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego, de outra forma permitida pelo presente Acordo; desde que, à excepção dos serviços de cargueiros, o serviço toque um ponto no território da Parte Contratante que designou a empresa.

SECÇÃO 3

Mudança de Bitola

Em qualquer segmento ou segmentos das rotas acima mencionadas, qualquer empresa designada poderá operar transporte aéreo internacional sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo ou número de aeronaves operadas; desde que, à excepção dos serviços de cargueiros, no percurso de ida, o transporte além deste ponto seja uma continuação do transporte do território da Parte Contratante que designou a empresa e, no percurso de volta, o transporte para o território da Parte Contratante que designou a empresa seja uma continuação do transporte além desse ponto.

ANEXO II

SERVIÇOS AÉREOS "CHARTER"

SECÇÃO I

A. As empresas de cada Parte Contratante, designadas sob este Anexo, deverão, de acordo com os termos da sua designação, ter o direito de transportar tráfego internacional "charter" de passageiros (e respectiva bagagem) e/ou carga (incluindo, mas não limitada a "charter" fretados por expedidores em separado ou em combinação (passageiro/carga).

1. Entre qualquer ponto ou pontos no território da Parte Contratante que designou a empresa, e qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte Contratante; e
2. Entre qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte Contratante e qualquer ponto ou pontos num terceiro país, desde que, excepto no que diz respeito aos "charters" de carga, tal serviço constitua parte de uma operação contínua, com ou sem mudança de aeronave, que inclua um serviço para o país de origem, com o intuito de transportar tráfego local entre o país de origem e o território da outra Parte Contratante.

B. Na operação dos serviços cobertos pelo presente Anexo, as empresas de cada Parte Contratante designadas sob este Anexo deverão ainda ter direito: (1) a fazer escalas em quaisquer pontos quer se situem dentro ou fora de qualquer das outras Partes Contratantes; (2) transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte Contratante; (3) combinar na mesma aeronave tráfego originado no território de uma Parte Contratante, tráfego com origem no

território da outra Parte Contratante e tráfego originado no território de terceiros países, (4) de operar transporte aéreo internacional sem quaisquer limitações a mudanças, em qualquer ponto na rota, quanto ao tipo ou número de aeronaves operadas; desde que, à excepção de voos “charter” de carga no percurso de ida, o transporte além tal ponto seja uma continuação do transporte desde o território da Parte Contratante que designou a empresa, e no percurso de volta, o transporte para o território da Parte Contratante que designou a empresa seja a continuação do transporte além esse ponto.

C. Cada Parte Contratante deverá atender favoravelmente os pedidos apresentados pelas empresas da outra Parte Contratante no sentido de estas transportarem tráfego não coberto por este Anexo com base em fundamentos de cortesia e reciprocidade.

SECÇÃO 2

A. Qualquer empresa designada por cada uma das Partes Contratantes a operar transporte aéreo internacional “charter” originado no território da outra Parte Contratante, quer em viagem de ida simples ou ida e volta deverá ter a opção de cumprir as leis, regulamentos e regras quer nacionais quer da outra Parte Contratante, aplicáveis ao transporte “charter”. Se uma Parte Contratante aplica regras, regulamentos, termos, condições ou limitações diferentes a uma ou mais das suas empresas de transporte aéreo, ou a empresas de outros países, cada empresa designada deverá ser sujeita ao menos restritivo de tais critérios.

B. No entanto, nada contido no parágrafo acima mencionado deverá limitar os direitos de cada uma das Partes Contratantes de solicitar às empresas designadas sob este Anexo pela outra Parte Contratante, o cumprimento dos requisitos relativos à protecção de fundos, cancelamentos e direitos de reembolso de passageiros.

SECÇÃO 3

À excepção do que diz respeito à protecção das leis do consumidor, referidas no parágrafo precedente, nenhuma das Partes Contratantes deverá exigir, no que diz respeito ao transporte de tráfego do território da outra Parte Contratante ou de um terceiro país numa viagem de ida simples ou de ida e volta, a uma empresa designada pela outra Parte Contratante sob este Anexo, que submeta mais que uma declaração de conformidade com as leis, regulamentos e regras aplicáveis mencionadas na secção 2 deste Anexo ou uma derrogação a estas leis, regulamentos ou regras concedidos pelas entidades aeronáuticas.

ANEXO III

SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVAS

1. As Partes Contratantes reconhecem que as operações dos sistemas informatizados de reservas (SIR) são um aspecto importante da capacidade concorrencial de uma empresa. Especificamente, as Partes Contratantes denotam que as operações SIR são reguladas à data deste acordo:

- em Portugal de acordo com o Regulamento 2299/89, de 24 de Julho de 1989, da Comunidade Europeia, emendado pelo Regulamento 3089/93,

de 29 de Outubro de 1993, da Comunidade Europeia e pelo Regulamento 323/99 de 8 de Fevereiro de 1999 da Comunidade Europeia; e

- nos Estados Unidos pelo 14 CFR 255.

2. As Partes Contratantes concordam que, de acordo com as leis e regulamentos das Partes Contratantes em vigor na data de assinatura deste Acordo, os seguintes princípios deverão ser seguidos no que diz respeito às operações de SIR na aviação internacional, numa base não discriminatória.

a) Os SIR deverão integrar visualizações principais das quais constem:

(i) informação relativa aos serviços aéreos internacionais, incluindo a construção das ligações nesses serviços, deverá ser editada e monitorizada, com base em critérios objectivos e não-discriminatórios que não sejam influenciados, directa ou indirectamente, por uma empresa ou identificada com um mercado, e aplicada uniformemente a todas as empresas participantes;

(ii) a informação constante do SIR deverá ser tão abrangente quanto possível e os vendedores não deverão apagar informação da sua base de dados até que ela seja substituída;

(iii) os vendedores dos SIR não deverão manipular a informação fornecida pelas empresas participantes de uma maneira que conduza ao fornecimento de informação incorrecta, enganadora e discriminatória; e a informação transmitida pelas companhias aéreas participantes deverá ser clara e correcta; por exemplo, o caso dos voos cujo designador indicado no monitor não é o da operadora (ex. partilhas de código), voos que envolvem uma mudança de equipamento, e voos com escalas deverão ser claramente identificados como tendo estas características.

(iv) todos os SIR disponíveis aos agentes de viagem, que distribuem directamente informação sobre os serviços da empresa, no território de cada uma das Partes Contratantes, junto do público não deverão ser apenas obrigados a operar mas também deverão estar autorizados a fazê-lo em conformidade com as regras do SIR que são aplicadas no território onde o SIR está a ser operado.

b) Os agentes de viagem deverão estar autorizados a utilizar qualquer visualização secundária, disponível através do SIRS, para uma transação individual desde que o agente de viagens faça um pedido para essa visualização de forma a encontrar resposta para um pedido específico do consumidor.

c) Todas as empresas dispostas a pagar qualquer emolumento não-discriminatório, deverão ter autorização para participar nesses vendedores do SIR. Todas as facilidades de distribuição que um sistema

destes proporciona deverá ser oferecida em bases não-discriminatórias às empresas participantes. Os vendedores de SIR deverão exibir os serviços de transporte aéreo internacional das empresas participantes, numa base não-discriminatória, objectiva e neutral quanto ao transportador, em todos os mercados onde desejam vender tais serviços. A pedido, um vendedor de SIR deverá mostrar detalhes da sua base de dados actualizada e os procedimentos de armazenamento, os critérios para apresentação e ordenamento da informação, a importância dada a esses critérios, e os critérios utilizados para selecção de pontos de ligação e inclusão de voos de ligação.

d) Os vendedores de SIR de uma Parte Contratante, a operar no território da outra Parte Contratante, deverão estar autorizados a trazer, manter e tornar livremente acessível os seus SIR aos agentes de viagem, empresas viagem e outros assinantes cuja principal actividade comercial é a distribuição de produtos relacionados com viagens no território da outra Parte Contratante, na medida em que o SIR está de acordo com estes princípios.

e) No território de uma Parte Contratante os vendedores de SIR da outra Parte Contratante não deverão estar sujeitos a condições mais rigorosas ou restritivas, no que diz respeito ao acesso e utilização das facilidades de comunicação, selecção e utilização de material informático e programação, e sua instalação que as impostas pelos vendedores de SIR da primeira Parte Contratante.

f) Os SIR, usados no território de uma Parte Contratante, deverão estar autorizados a ter um acesso efectivo e forte no território da outra Parte Contratante, desde que os mesmos cumpram os padrões e leis em vigor nesse território, os quais devem ser não-discriminatórios. No seguimento do referido, uma empresa designada deverá ter uma participação tão ampla neste sistema, no território do respectivo país de origem, como o tem em qualquer sistema oferecido aos agentes de viagem no território da outra Parte Contratante. Os proprietários/operadores de SIR de uma Parte Contratante deverão ter a mesma oportunidade de possuir/operar SIR, no território da outra Parte Contratante, que estejam de acordo com estes princípios, tal como os proprietários/operadores dessa Parte Contratante. As empresas e vendedores de SIR de uma Parte Contratante não deverão discriminar os agentes de viagem no território do seu país de origem por razões de uso ou posse de um SIR operado no território da outra Parte Contratante.

ANEXO IV

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

1. As seguintes disposições deverão expirar em 31 de Dezembro de 2002, ou mais cedo, consoante o acordo estabelecido entre as Partes Contratantes:

a) Os serviços "charter" – regras do país de origem: Apesar das disposições do Anexo II, as empresas designadas de cada uma das Partes Contratantes deverão conduzir as operações "charter" de acordo com as leis, regulamentos e regras do país de origem do tráfego.

2. As seguintes disposições deverão expirar em 31 de Dezembro de 2003, ou mais cedo, consoante o acordo entre as Partes Contratantes:

a) Direito de empresas norte-americanas exercerem direitos de tráfego de quintas liberdades para alguns países africanos: Apesar das disposições do Anexo I, secção 1 (A)(1) e as disposições do Anexo II, secção 1(A), as empresas dos Estados Unidos não serão autorizadas a exercer direitos de tráfego entre um ponto ou pontos em Portugal e qualquer ponto ou pontos em Angola, Cabo Verde, Guiné Bissau, Moçambique ou São Tomé e Príncipe;

b) Direito de empresas norte-americanas exercerem direitos de tráfego de sétimas liberdades em serviços de cargueiro: Apesar das disposições do Anexo I, secção 1(A)(2) e das disposições do Anexo II, secção 1(A)(2), as empresas dos Estados Unidos não serão autorizadas a operarem serviços de cargueiro ou serviços entre Portugal e qualquer ponto ou pontos sob

(i) Anexo I, secção 1(A)(2); ou

(ii) Anexo II, secção 1(A)(2) desde que tais serviços não constituam parte de uma operação contínua, com ou sem mudança de equipamento, que inclua a operação para os Estados Unidos com vista ao transporte de tráfego local entre os Estados Unidos e o território de Portugal; e

c) Direito de empresas portuguesas exercerem direitos de tráfego de sétimas liberdades em serviços de cargueiros. Apesar das disposições do Anexo I, secção 1(B)(2) e das disposições do Anexo II, secção 1(A)(2), as empresas da República Portuguesa não serão autorizadas a operar serviços de cargueiros ou serviços entre os Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos sob

(i) Anexo I, secção 1(B)(2); ou

(ii) Anexo II, secção 1 (A)(2) desde que tais serviços não constituam parte de uma operação contínua, com ou sem mudança de equipamento, que inclua a operação para Portugal com vista ao transporte de tráfego local entre Portugal e o território dos Estados Unidos.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE

Les États-Unis d'Amérique et la République portugaise (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Soucieux de faciliter le développement des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux,

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services aux meilleurs tarifs qui ne soient pas discriminatoires et qui ne constituent pas un abus de position dominante, et désireux d'encourager les entreprises de transport aérien à adopter et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels,

Désireux d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile,

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

Désireux de conclure un nouvel accord relatif au transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et le Portugal, afin de mettre en œuvre leur politique commune d'un système de transport aérien axé sur le marché,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf disposition contraire, le terme ou l'expression :

1. « Autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne les États-Unis, le Département des transports ou son successeur, et en ce qui concerne la République portugaise, l'Institut national de l'aviation civile et toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions exercées à l'heure actuelle par l'Institut national de l'aviation civile;

2. « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et les modifications qui pourraient y être apportées;

3. « Transport aérien » désigne le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, à titre onéreux ou en location;

4. « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend :

a) Toute modification entrée en vigueur conformément à l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention et ratifiée par les deux Parties; et

b) Toute annexe ou toute modification connexe adoptée conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ladite annexe ou modification est à tout moment en vigueur pour les deux Parties;

5. « Entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

6. « Coûts économiques intégraux » désigne le coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration;

7. « Transport aérien international » désigne le transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

8. « Tarif » désigne tout tarif, taux ou prix de transport aérien de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (à l'exclusion du courrier) à percevoir par les entreprises de transport aérien, y compris par leurs agents, et les conditions dans lesquelles ils sont offerts;

9. « Escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier en transport aérien;

10. « Territoire » désigne des zones terrestres qui sont sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie et les eaux territoriales adjacentes; et

11. « Redevance d'usage » désigne une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2. Octroi de droits

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

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

2. Aucune disposition du présent article ne saurait être interprétée comme conférant à une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, leurs bagages, du fret ou du courrier, à titre onéreux, à destination d'un autre point sur le territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations. Ces désignations sont transmises à l'autre Partie contractante par écrit par la voie diplomatique et indiquent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter le type de transport aérien spécifié dans l'annexe I ou l'annexe II, ou les deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et d'une demande soumise par l'entreprise de transport aérien désignée, dans la forme et la méthode prescrites pour les autorisations d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et permis appropriés dans un délai de traitement minimal, pour autant que :

a) Des parts substantielles de propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient détenus par la Partie contractante qui l'aura désignée, des ressortissants de cette Partie contractante ou les deux;

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

c) La Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sécurité) et l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 4. Révocation de l'autorisation

1. L'une ou l'autre Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante lorsque :

a) Des parts importantes de propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien ne sont pas détenus par l'autre Partie contractante, des ressortissants de celle-ci ou les deux;

b) Ladite entreprise de transport aérien a enfreint les lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord; ou

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

2. À moins qu'une mesure immédiate ne s'impose pour empêcher la violation continue de l'alinéa b ou c du paragraphe 1 du présent article, les droits consacrés par le présent article ne s'exercent qu'après consultation de l'autre Partie contractante. Ces consultations commencent dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de ladite demande par l'autre Partie contractante.

3. Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou de l'autre Partie contractante de suspendre, de révoquer, de limiter ou de soumettre à certaines conditions l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5. Application des lois

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatives à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire d'un aéronef affecté à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation dudit aéronef pendant qu'il se trouve sur ce territoire, s'appliquent à l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante et sont observés par ledit aéronef lorsqu'il entre sur le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'il y séjourne ou lorsqu'il le quitte.

2. Les lois et règlements de l'une Partie contractante relatives à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire de passagers, d'équipages ou de fret transportés par des aéronefs, tels que la réglementation relative aux contrôles à l'entrée, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale, sont observés par les passagers, équipages, fret ou courrier de l'autre Partie contractante, ou en leur nom, au moment de l'entrée sur le territoire de la première Partie contractante, durant le séjour sur ce territoire ou à la sortie de celui-ci.

Article 6. Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Ces consultations ont lieu dans un délai de 30 jours à compter de la date de la demande par une Partie contractante, sauf accord contraire entre les Parties contractantes. Dans le cas où, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie ne maintient pas ou n'applique pas effectivement des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, l'autre Partie contractante est informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante adopte les mesures correctives qui s'imposent. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante si celle-ci ne prend pas les mesures correctives appropriées dans un délai raisonnable.

Article 7. Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent notamment conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sûreté desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que de toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports réciproques, les Parties contractantes agissent dans le respect des normes et des pratiques recommandées appropriées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est située sur leur territoire, et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante s'engage à observer les dispositions de sûreté que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur son territoire, pour le départ et durant le séjour sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et leurs bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante afin que des mesures spéciales de sûreté soient prises en cas de menace particulière.

5. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées qui visent à mettre fin rapidement et sûrement à de tels actes ou menaces.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si aucun accord satisfaisant n'est obtenu dans un délai de 15 jours à compter de la date de cette demande, l'autorisation d'exploitation de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante pourra être suspendue, révoquée, limitée ou soumise à des conditions. Si l'urgence de la situation l'exige, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 8. Possibilités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de la promotion et de la vente de services aériens, conformément, le cas échéant, aux procédures non discriminatoires et aux exigences administratives.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont autorisées, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et à maintenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel de gestion, commercial, technique et d'exploitation, et autres spécialistes nécessaires pour assurer la prestation des services de transport aérien.

3. Toute entreprise de transport aérien d'une Partie contractante peut vendre des prestations de service de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement, et à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, sous réserve des dispositions particulières du pays d'origine du vol affrété relatives à la protection des fonds des passagers, à leurs droits d'annulation et de remboursement. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre des services de transport aérien et toute personne est libre de les acheter dans la monnaie locale ou dans une devise étrangère librement convertible.

4. Chaque Partie contractante accorde à toute entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante le droit, sur demande, de convertir et de transférer librement dans son propre pays, sans restriction ni imposition, dans une devise librement convertible, à n'importe quel taux de change légal applicable à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale ou initie le transfert, les recettes d'exploitation, au-delà des sommes déboursées localement, réalisées par la vente de services de transport aérien et de services auxiliaires.

5. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante ont le droit de payer leurs dépenses sur le territoire de l'autre Partie contractante en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. À leur discrétion, les entreprises de transport aérien de l'une et l'autre Partie contractante peuvent régler ces dépenses en devises librement convertibles, sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à la réglementation du change en vigueur dans le pays.

6. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens sur les routes convenues, conclure des arrangements de coopération commerciale, tels que des arrangements de réservation de capacité, de partage de code ou de location, avec :

a) Une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante;

b) Une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers, à condition que ledit pays tiers autorise ou permette des arrangements comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination dudit pays tiers, au départ ou via celui-ci; et

c) Un fournisseur de transport de surface de quelque pays que ce soit;

à condition que toutes les entreprises de transport aérien ou les fournisseurs de transport de surface engagés aux termes de ces arrangements i) détiennent l'autorisation adéquate et ii) satisfassent aux exigences normalement applicables à ce type d'arrangements.

7. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de fret des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser, dans le cadre des services de transport aérien international, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties contractantes ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux installations douanières des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier, par le biais d'arrangements, à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres entreprises de transport aérien ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être

proposés à un tarif unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

8. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante (« services d'escale autogérés ») ou, à son gré, de choisir de les confier, intégralement ou partiellement, à un agent agréé. Ces droits sont exercés conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les Parties contractantes sur une base non discriminatoire. Le droit aux services d'escale autogérés ou de sélectionner un agent agréé est soumis uniquement à des contraintes résultant de considérations de sécurité aéroportuaire et, pour la partie portugaise, les bases d'exonération prévues dans la Directive du Conseil de l'Union européenne 93/67/CE et la législation portugaise relative à la mise en œuvre de la Directive. Lorsque ces considérations s'opposent à ce que l'entreprise de transport aérien assure elle-même ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les entreprises de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût intégral et ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que l'entreprise de transport aérien aurait pu assurer.

Article 9. Droits de douane et redevances

1. À leur arrivée sur le territoire d'une Partie contractante, les aéronefs utilisés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, pour assurer des services de transport aérien international, de même que leurs équipements habituels, l'équipement au sol, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, sans toutefois s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et autres articles prévus ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, de l'impôt foncier, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises et de toutes taxes ou redevances similaires qui sont : 1) imposés par les autorités nationales, et 2) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, des droits, des taxes et des redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a) L'équipement habituel et les provisions de bord (y compris, sans toutefois s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services de transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

b) L'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services de transport aérien international;

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être employés durant une partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués; et

d) Le matériel promotionnel et publicitaire introduit ou fourni sur le territoire d'une Partie contractante et embarqué, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services de transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que l'équipement et l'approvisionnement visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage pouvant être imposées aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante par les autorités ou organismes de l'autre Partie contractante compétents en la matière sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont appliquées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur application.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent refléter, sans l'excéder, le coût intégral assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et des services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût intégral peut inclure un rendement raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis en fonction de leur efficacité et de leur rentabilité.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du bien-fondé des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 14, aucune Partie contractante n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent

article, sauf si i) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie contractante; ou si ii) à la suite dudit examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 11. Concurrence loyale

1. Chaque Partie contractante offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services de transport aérien international régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante autorise chaque entreprise de transport aérien désignée à définir la fréquence et la capacité des services de transport aérien international qu'elle souhaite offrir sur la base de considérations commerciales déterminées par les conditions du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation (y compris la congestion) ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Aucune Partie contractante n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre des exigences de préemption, de rapport de partage du trafic, de droit de non opposition ou autre condition en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui seraient incompatibles avec les buts du présent Accord.

4. Aucune Partie contractante n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le dépôt pour approbation de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou de leurs plans opérationnels, sauf de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visées au paragraphe 2 du présent article l'exige ou par autorisation expresse d'une annexe au présent Accord. Dans le cas où une des Parties contractantes exige cette communication aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

Article 12. Tarifs

1. Chaque Partie contractante permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer les tarifs du transport aérien, en fonction de considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

- a) Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques abusives ou discriminatoires;
- b) Protéger les consommateurs contre des tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante;
- c) Protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas dus à des subventions ou à des appuis publics directs ou indirects;
- d) Protéger les entreprises de transport aérien contre un abus de position dominante dû à des tarifs indûment bas, en tenant compte des coûts supportés par l'entreprise de transport aérien à

l'origine de ces tarifs pour la fourniture des services et des installations y afférents, lorsqu'il existe des preuves de l'intention d'éliminer la concurrence.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante notifient ou enregistrent auprès de ses autorités aéronautiques les tarifs qu'elles pratiquent pour les vols en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie. Le délai de notification ou de communication des tarifs par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes ne peut excéder 30 jours avant la date proposée pour l'introduction desdits tarifs. Un délai plus court peut être accepté dans les cas particuliers. Aucune Partie contractante n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante la notification ou la communication des tarifs pratiqués par les affréteurs au public, sauf de manière non discriminatoire à des fins d'information.

3. Aucune des deux Parties contractantes ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué :

a) Une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour la fourniture de services de transport aérien international entre les territoires des Parties contractantes; ou

b) Une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pour la fourniture de services de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie contractante et le territoire de tout autre pays tiers;

y compris, dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intraligne, à condition que, dans le cas de vols à destination ou en provenance de pays tiers auxquels s'applique le Règlement (CEE) n° 2409/92 du 23 juillet 1992 à la date de signature du présent Accord, ou auxquels une réglementation ultérieure pas plus restrictive s'applique, ce tarif ne soit pas expressément interdit en vertu de ladite réglementation.

4. Si l'une ou l'autre Partie contractante estime que ce tarif ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et informe l'autre Partie contractante des raisons de son désaccord dans les plus brefs délais. Les consultations ont lieu 30 jours au plus tard après réception de la demande et les Parties contractantes coopèrent à la fourniture des renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. Si les Parties contractantes s'accordent sur un tarif ayant fait l'objet d'une notification de désaccord, chacune d'entre elles prend les mesures appropriées, conformément à sa législation nationale, pour faire respecter l'accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif en question entre ou reste en vigueur.

Article 13. Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander par écrit des consultations concernant l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations commencent dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante. Si la Partie contractante requérante considère que des consultations accélérées sont nécessaires pour répondre à une question qu'elle estime urgente, ces consultations commencent dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie contractante.

Article 14. Règlement des différends

1. Tout différend découlant du présent Accord, sauf ceux qui peuvent survenir en vertu du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs), qui n'est pas résolu par une première série de consultations formelles, peut être soumis d'un commun accord entre les Parties contractantes à une personne ou à un organisme pour décision. Si les Parties contractantes ne s'entendent pas pour appliquer cette méthode, le différend est soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un arbitrage conformément aux procédures énoncées ci-après.

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

a) Dans les 30 jours suivant la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un tiers arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage;

b) Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de désigner un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres requis dans un délai de 30 jours. Si le Président du Conseil est un ressortissant du pays de l'une des Parties contractantes, le vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour la même raison procède à la désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage fixe les limites de sa compétence en vertu du présent Accord et établit ses propres règles de procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une des Parties contractantes, une conférence se tient au plus tard dans les 15 jours suivant la désignation du tiers arbitre pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour définir les procédures spécifiques à suivre.

4. Sauf accord contraire des Parties contractantes ou sur instruction du tribunal, chaque Partie contractante soumet un mémorandum dans un délai de 45 jours à compter de la date où le tribunal est entièrement constitué. Les réponses sont attendues dans un délai de 60 jours. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de son propre chef, le tribunal tient séance dans les 15 jours suivant la date à laquelle les réponses sont attendues.

5. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans un délai de 60 jours à compter de la fin de l'audience ou, en l'absence d'audience, après la date de soumission des deux réponses. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6. Les Parties contractantes peuvent soumettre des demandes de clarification de la décision dans un délai de 15 jours après réception de la décision, laquelle est clarifiée dans un délai de 15 jours à compter de la réception de cette demande.

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

8. Les frais du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagés à parts égales entre les Parties contractantes. Toute dépense engagée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en rapport avec la procédure visée à

l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal d'arbitrage.

Article 15. Traitement comparable

Les États-Unis d'Amérique offrent aux transporteurs portugais, dans toute la mesure permise par la législation américaine, les avantages conférés par toute loi américaine qui fournit aux transporteurs des autres États membres de l'Union européenne des possibilités dans les domaines du cabotage et de la propriété et du contrôle des transporteurs américains par des étrangers. La République portugaise offre aux transporteurs américains, dans toute la mesure permise par la législation portugaise et par celle de l'Union européenne, le bénéfice de toute loi portugaise ou de l'Union européenne qui fournit aux transporteurs de toute autre État d'Amérique du Nord des possibilités dans les domaines du cabotage et de la propriété et du contrôle des transporteurs portugais par des étrangers.

Article 16. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification y relative sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. La notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit au lieu de réception de la notification, 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification de dénonciation ne soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration dudit délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Modifications

1. Le présent Accord peut être modifié par consentement écrit des Parties contractantes. Les modifications entrent en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes s'informent mutuellement, par un échange de notes diplomatiques, de l'achèvement de toutes les procédures internes requises à cette fin.

Les modifications apportées aux annexes sont appliquées provisoirement par les Parties contractantes, par le biais de leurs autorités aéronautiques, à compter de la date de signature.

2. Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral portant sur des questions visées par le présent Accord, elles se consultent afin de déterminer si celui-ci doit faire l'objet de modifications afin de tenir compte de l'accord multilatéral.

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'applique à titre provisoire dès sa signature et entre en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes s'informent mutuellement, par un échange de notes diplomatiques, de l'achèvement des procédures internes requises pour son entrée en vigueur. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace l'Accord relatif aux services de transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et la République portugaise, signé à Lisbonne le 6 décembre 1945, tel que modifié.

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

FAIT à Lisbonne, le 30 mai 2000, en double exemplaire, en langues anglaise et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour les États-Unis d'Amérique :

[MADELEINE ALBRIGHT]

Pour la République portugaise :

[JAIME GAMA]

ANNEXE I

TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIER

Section 1. Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante désignées en vertu de la présente annexe ont le droit, conformément aux termes de leur désignation, d'assurer le transport aérien international régulier entre des points situés sur les routes suivantes :

A. Routes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

1. Des points en-deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires jusqu'à un point ou plusieurs points au Portugal et au-delà.

2. Pour les services tout-cargo, entre le Portugal et un ou plusieurs points.

B. Routes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par la République du portugaise :

1. De points en-deçà du Portugal, via le Portugal et des points intermédiaires jusqu'à un point ou plusieurs points aux États-Unis et au-delà.

2. Pour les services tout-cargo, entre les États-Unis et un ou plusieurs points.

Section 2. Flexibilité opérationnelle

Chacune des entreprises de transport aérien désignées peut, sur l'un quelconque de ses vols ou sur tous ses vols, et à son gré :

1. Assurer des vols dans une direction ou dans l'autre, ou dans les deux directions;

2. Combiner différents numéros de vol sur un même aéronef;

3. Desservir les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points situés sur le territoire des Parties contractantes sur les routes, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;

4. Omettre des arrêts à un point ou à plusieurs points;

5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs vers un autre de ses aéronefs en tout point des routes; et

6. Desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et fournir et proposer ces services au public en tant que services directs;

sans restriction de direction ou d'ordre géographique, et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic par ailleurs autorisé par le présent Accord, à l'exception des services tout-cargo, sous réserve que le service desserve un point situé sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien.

Section 3. Changement de capacité

Sur tout segment ou tous segments des routes décrites ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée peut assurer des transports aériens internationaux sans aucune restriction quant au changement, à un point quelconque de la route, du type ou du nombre d'aéronefs en exploitation, à condition que, à l'exception des services tout-cargo, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit la continuation du transport à partir du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise soit la continuation du transport au-delà de ce point.

ANNEXE II

TRANSPORT AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

A. Conformément aux conditions de leur désignation, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante désignées dans la présente annexe ont le droit d'assurer le transport international affrété de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (y compris, sans toutefois s'y limiter, les vols affrétés de transitaires, d'affrètement partagé et combiné (passagers/fret)) :

1. Entre tout point ou tous points sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et tout point ou tous points sur le territoire de l'autre Partie contractante; et

2. Entre tout point ou tous points sur le territoire de l'autre Partie contractante et tout point ou tous points sur le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers, à l'exception du transport de fret par vol affrété, ce service constitue une partie de l'exploitation continue, avec ou sans changement d'aéronef, qui inclut le service dans le pays d'origine dans le but de transporter le trafic local entre le pays d'origine et le territoire de l'autre Partie contractante.

B. Lors de la fourniture des services visés dans la présente annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante désignées aux termes de la présente annexe ont également le droit de : 1) effectuer des escales en tout point à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre Partie contractante; 2) effectuer un transit par le territoire de l'autre Partie contractante; 3) combiner sur un même aéronef le trafic en provenance du territoire d'une Partie contractante, le trafic en provenance du territoire de l'autre Partie contractante et le trafic en provenance de pays tiers; et 4) assurer le transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, à n'importe quel point de la route, au type ou au nombre d'aéronefs exploités; à condition que, à l'exception du transport de fret par vols affrétés, au départ, le transport au-delà de ce point soit une continuation du transport en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens du retour, le transport à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit une continuation du transport dont la provenance est au-delà de ce point.

C. Chaque Partie contractante examine avec bienveillance les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour transporter le trafic qui n'est pas couvert par la présente annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.

Section 2

Toute entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre Partie contractante, assurant des services de transport aérien internationaux par vols affrétés en partance du territoire de l'autre Partie, que ce soit en aller simple ou en aller-retour, a la faculté de se conformer aux lois, règlements et règles applicables aux vols affrétés de son pays d'origine ou de l'autre Partie

contractante. Dans le cas où une Partie contractante applique des règles, règlements, termes, conditions ou restrictions différents à une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou à des entreprises de transport aérien d'autres pays, chacune des entreprises de transport aérien désignées bénéficie des critères les moins restrictifs parmi ceux-ci.

Toutefois, aucune des dispositions du paragraphe précédent ne limite les droits de l'une ou de l'autre Partie contractante d'exiger des entreprises de transport aérien désignées aux termes de la présente annexe par l'une ou l'autre des Parties contractantes de respecter les exigences relatives à la protection des fonds des passagers ainsi que des droits d'annulation et de remboursement dont bénéficient les passagers.

Section 3

Excepté en ce qui concerne les règles de protection des consommateurs visées au paragraphe précédent, aucune des Parties contractantes ne peut exiger d'une entreprise de transport aérien désignée aux termes de la présente annexe par l'autre Partie contractante, eu égard au transport du trafic en provenance du territoire de ladite autre Partie contractante ou d'un pays tiers en aller simple ou en aller-retour, qu'elle lui soumette plus d'une déclaration de conformité aux lois, règlements et règles applicables visés à la section 2 de la présente annexe, ou une dérogation à ces lois, règlements ou règles accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

ANNEXE III

SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

1. Les Parties contractantes reconnaissent que l'exploitation de systèmes informatisés de réservation constitue un aspect important de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien. Elles notent, en particulier, qu'à la date du présent Accord, l'exploitation des systèmes informatisés de réservation est régie :

- Au Portugal, par le Règlement de la Communauté européenne 2299/89 du 24 juillet 1989, modifié par le Règlement 3089/93 du 29 octobre 1993, et par le Règlement 323/99 du 8 février 1999; et

- Aux États-Unis d'Amérique par le 14 CFR 255.

2. Les Parties contractantes conviennent que, conformément aux lois et règlements en vigueur à la date de signature du présent Accord, les principes ci-après sont appliqués en ce qui concerne l'exploitation des systèmes informatisés de réservation dans le cadre de l'aviation internationale, sur une base non discriminatoire :

a) Les systèmes informatisés de réservation disposent d'affichages primaires intégrés pour lesquels :

- i) Les renseignements concernant les services de transport aérien international, y compris l'aménagement de correspondances sur ces services, sont édités et affichés selon des critères objectifs et non discriminatoires échappant à l'influence, directe ou indirecte, d'une entreprise de transport aérien donnée ou d'un marché donné, et s'appliquent uniformément à toutes les entreprises de transport aérien participantes;
- ii) Les bases de données des systèmes informatisés de réservation sont aussi exhaustives que possible et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation conservent les informations de leurs bases de données jusqu'à ce qu'elles soient remplacées;
- iii) Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation traitent les informations émanant des entreprises de transport aérien participantes de sorte à éviter la publication d'informations erronées, trompeuses ou discriminatoires, et les informations fournies par les entreprises de transport aérien participantes sont claires et concises; par exemple, les vols à code partagé et les vols à changement de capacité, ainsi que les vols avec escales, sont identifiés comme tels sans risque d'ambiguïté;
- iv) Tous les systèmes informatisés de réservation dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement des renseignements concernant les services des entreprises de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ont non seulement l'obligation, mais également la possibilité de fonctionner conformément aux règles applicables aux systèmes informatisés de réservation en vigueur sur le territoire où ces systèmes sont exploités.

b) Les agences de voyage sont autorisées à utiliser tous les écrans d'affichage secondaires disponibles dans les systèmes informatisés de réservation pour une transaction particulière, dès lors

que l'agence de voyage en fait la demande afin de satisfaire une exigence particulière d'un consommateur.

c) Toutes les entreprises de transport aérien disposées à payer toute redevance non discriminatoire applicable sont autorisées à participer aux systèmes informatisés de réservation de chaque fournisseur. Toutes les techniques de distribution mises à disposition par un fournisseur de systèmes sont offertes sur une base non discriminatoire aux entreprises de transport aérien participantes. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation affichent sans discrimination, objectivement, et sans préférence particulière pour un transporteur donné les services de transport aérien international des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés sur lesquels elles souhaitent vendre ces services. Tout fournisseur de systèmes informatisés de réservation fournit, sur demande, des indications détaillées sur les procédures de mise à jour et de stockage des données de sa base de données, sur ses critères de mise en forme et de classement des informations, sur l'importance donnée à ces critères, et sur les critères de sélection des points de correspondance et d'intégration des vols permettant d'assurer ceux-ci.

d) Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation d'une Partie contractante en activité sur le territoire de l'autre Partie contractante sont autorisés à introduire et à tenir leurs systèmes informatisés de réservation, et à les mettre gratuitement à la disposition des agences de voyage, des voyagistes ou d'autres abonnés dont la principale activité est la distribution de produits de voyage sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans la mesure où les systèmes informatisés de réservation remplissent ces conditions.

e) Sur le territoire d'une Partie contractante, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie contractante ne sont pas soumis à des exigences plus rigoureuses ou restrictives en ce qui concerne l'accès aux installations de communication et leur utilisation, la sélection et l'utilisation du matériel et des logiciels des systèmes informatisés de réservation et l'installation technique du matériel destiné aux systèmes informatisés de réservation, que les règles applicables aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de la première Partie contractante.

f) Les systèmes informatisés de réservation en service sur le territoire d'une Partie contractante ont un droit d'accès effectif et sans contrainte au territoire de l'autre Partie, à condition qu'ils répondent aux normes et aux lois non discriminatoires en vigueur. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée devra pouvoir participer aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyage sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les propriétaires ou exploitants de systèmes informatisés de réservation d'une Partie contractante devront avoir les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter des systèmes informatisés de réservation conformes aux présents principes sur le territoire de l'autre Partie que les propriétaires ou exploitants de cette autre Partie contractante. Les entreprises de transport aérien et les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation n'exercent aucune discrimination à l'encontre d'agences de voyage sur le territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un système informatisé de réservation qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie contractante.

ANNEXE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. Les dispositions suivantes expirent le 31 décembre 2002 ou à toute date antérieure convenue par les Parties contractantes :

a) Règles du pays d'origine applicables aux services d'affrètement : Nonobstant les dispositions de l'annexe II, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante mènent des opérations d'affrètement conformément aux lois, règlements et règles du pays d'origine du trafic.

2. Les dispositions suivantes expirent le 31 décembre 2003 ou à toute date antérieure convenue par les Parties contractantes :

a) Les droits de cinquième liberté dans certains pays africains pour les entreprises de transport aérien américaines :

Nonobstant les dispositions de l'alinéa 1 du paragraphe A de la section 1 de l'annexe I, et celles du paragraphe A de la section 1 de l'annexe II, les entreprises de transport aérien des États-Unis d'Amérique ne sont pas autorisées à exercer des droits de trafic local entre un ou plusieurs points au Portugal et un ou plusieurs points en Angola, à Cabo Verde, en Guinée-Bissau, au Mozambique ou à Sao Tomé-et-Principe;

b) Les droits de septième liberté de services tout-cargo pour les entreprises de transport aérien américaines :

Nonobstant les dispositions de l'alinéa 2 du paragraphe A de la section 1 de l'annexe I, et celles de l'alinéa 2 du paragraphe A de la section 1 de l'annexe II, les entreprises de transport aérien des États-Unis d'Amérique ne sont pas autorisées à effectuer des services tout-cargo entre le Portugal et tout point ou points en vertu de :

i) L'alinéa 2 du paragraphe A de la section 1 de l'annexe I; ou

ii) L'alinéa 2 du paragraphe A de la section 1 de l'annexe II dans le cas où ce service ne fait pas partie d'une exploitation continue, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprend le service à destination des États-Unis d'Amérique aux fins du transport du trafic local entre les États-Unis d'Amérique et le territoire du Portugal; et

c) Les droits de septième liberté de services tout-cargo pour les entreprises de transport aérien portugaises :

Nonobstant les dispositions de l'alinéa 2 du paragraphe B de la section 1 de l'annexe I, et celles de l'alinéa 2 du paragraphe A de la section 1 de l'annexe II, les entreprises de transport aérien de la République portugaise ne sont pas autorisées à effectuer des services tout-cargo entre les États-Unis d'Amérique et tout point ou points en vertu de :

- i) L'alinéa 2 du paragraphe B de la section 1 de l'annexe I
- ii) L'alinéa 2 du paragraphe A de la section 1 de l'annexe II dans le cas où ce service ne fait pas partie d'une exploitation continue, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprend le service à destination du Portugal aux fins du transport du trafic local entre le Portugal et le territoire des États-Unis d'Amérique.

No. 50902

**United States of America
and
China**

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the People's Republic of China on mutual legal assistance in criminal matters. Beijing, 19 June 2000

Entry into force: *8 March 2001, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Chine**

Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République populaire de Chine relatif à l'entraide judiciaire en matière pénale. Beijing, 19 juin 2000

Entrée en vigueur : *8 mars 2001, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *chinois et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[CHINESE TEXT – TEXTE CHINOIS]

美利坚合众国政府和 中华人民共和国政府 关于刑事司法协助的协定

美利坚合众国政府和中华人民共和国政府，以下简称“双方”，

愿意在相互尊重主权和平等互利的基础上，促进两国在刑事司法协助方面的有效合作，

达成协议如下：

第一条 适用范围

一、根据本协定，双方应在与刑事案件有关的侦查、起诉和诉讼方面相互提供协助。

二、协助应包括：

(一) 送达文书；

(二) 获取人员的证言或陈述；

(三) 提供文件、记录或证据物品的原件、经证明的副本或影印件；

(四) 获取并提供鉴定结论；

- (五) 安排人员作证或协助调查;
- (六) 查找或辨别人员;
- (七) 执行查询、搜查、冻结和扣押证据的请求;
- (八) 在没收程序中提供协助;
- (九) 移送在押人员以便作证或协助调查; 以及
- (十) 不违背被请求方境内法律的任何其他形式的协助。

三、本协定仅适用于双方之间的相互司法协助。本协定的规定, 不给予任何私人当事方以取得、隐瞒或排除任何证据或妨碍执行请求的权利。

第二条 中央机关

一、双方应各自指定一个中央机关, 负责依照本协定提出和接收请求。

二、在美利坚合众国方面, 中央机关为司法部长或由司法部长指定的人; 在中华人民共和国方面, 中央机关为司法部。

三、为本协定之目的, 双方的中央机关应相互直接联系。

第三条 协助的限制

一、有下列情形之一的，被请求方中央机关可拒绝提供协助：

(一) 请求涉及的行为根据被请求方境内的法律不构成犯罪；但双方可以商定，就某一特定犯罪或特定领域的犯罪提供协助，不论该行为是否根据双方境内的法律均构成犯罪；

(二) 请求涉及的犯罪纯属军事犯罪；

(三) 执行请求将会损害被请求方的主权、安全、公共秩序、重大公共政策或其他根本利益；

(四) 请求涉及政治犯罪，或请求系出于政治动机，或有充足理由认为，请求的目的是基于某人的种族、宗教、国籍或政治见解而对该人进行侦查、起诉、处罚或其他诉讼程序；

(五) 执行请求将有悖于被请求方宪法；

(六) 被请求方已经对请求所涉及的同一犯罪嫌疑人或被告人就同一犯罪作出最终裁决；或

(七) 请求提供的协助与案件缺乏实质联系。

二、在根据本条拒绝协助前，被请求方中央机关应与

请求方中央机关协商，考虑可否在其认为必要的条件下给予协助。如果请求方接受附加条件的协助，则应遵守这些条件。

三、被请求方中央机关如果拒绝协助，应将拒绝的理由通知请求方中央机关。

第四条 请求的形式和内容

一、请求应包括以下内容：

(一) 请求所涉及的侦查、起诉或诉讼的主管机关的名称；

(二) 关于侦查、起诉或诉讼的事项及其性质的说明，包括有关事实的概述、有关法律规定和该事项所涉及的具体刑事犯罪，以及就每项犯罪可能给予的任何处罚；

(三) 要求提供证据、资料或其他协助的目的和相关性；

(四) 希望请求得以执行的时限；以及

(五) 关于所要求提供的证据、资料或其他协助的说明。

二、在必要和可能的范围内，请求还应包括：

(一) 关于任何被取证人员的姓名、性别、国籍、职业

和所在地的资料;

(二)关于受送达人的姓名、性别、国籍、职业和所在地的资料,以及有关该人与诉讼的关系的资料;

(三)关于需搜查的地点或人员的准确说明;

(四)执行本协定第十四条所需要的资料;

(五)关于被要求前往请求方境内的人员有权得到的津贴和费用的资料;

(六)保密的需要及其理由;

(七)关于执行请求时应遵循的特定程序的说明;

(八)询问证人的问题单;

(九)关于需查找的人员的身份及其下落的资料;以及

(十)有助于执行请求的任何其他资料。

三、如果被请求方认为,请求中包括的内容不足以使其处理该请求,被请求方可要求提供补充资料。

四、协助请求应以书面形式提出,并由请求方中央机关签署或盖章,除非被请求方中央机关在紧急情况下接受其他形式的请求。在后一种情况下,该请求应在随后的十五天内以书面形式确认,但被请求方中央机关另行同意的除外。

五、协助请求及其辅助文件无需任何形式的证明或认证。

第五条 文 字

根据本协定提出的请求及其辅助文件,应附有被请求方文字的译文,但双方中央机关另有约定的除外。

第六条 请求的执行和推迟执行

一、被请求方中央机关应迅速执行请求,或者安排通过适当的主管机关执行。被请求方应在其权力范围内尽最大努力执行请求。

二、被请求方中央机关应作出一切必要的安排,在被请求方境内因协助请求而产生的任何程序中为请求方提供代表并承担费用。

三、协助请求应按照被请求方境内的法律予以执行。在符合被请求方境内的法律的前提下,协助请求应按照请求方所要求的方式予以执行。

四、如果被请求方中央机关认为,请求的执行将会影响该方正在进行的刑事侦查、起诉或诉讼,可推迟执行,或在与请求方中央机关磋商后,在认定为必要的条件下予以执行。如果请求方接受附加条件的协助,则应遵守这些条

件。

五、被请求方中央机关应对请求方中央机关就执行请求的进度所提出的合理要求作出回应。

六、被请求方中央机关应将执行请求的结果迅速通知请求方中央机关。如果不能提供或推迟提供所请求的协助，被请求方中央机关应将理由通知请求方中央机关。

第七条 保密和限制使用

一、如果请求方提出要求，被请求方应对请求及其内容，包括任何辅助文件，以及按照该请求所采取的任何行动予以保密。如果无法保证保密或者不违反保密要求则无法执行请求，被请求方中央机关应将此情况通知请求方中央机关。请求方中央机关应随即决定是否仍应执行该请求。

二、被请求方可以要求请求方对其所提供的资料或证据予以保密，或者仅在其指明的条件下使用。如果请求方同意在上述条件下接受资料或证据，则应遵守这些条件。为此目的，双方中央机关可就有关条件进行协商。

三、未经被请求方中央机关同意，请求方不得为了请求所述案件之外的任何其他目的使用根据本协定提供的任

何资料或证据。

四、本协定的任何条款均不妨碍请求方在其宪法或法律基本原则下的义务范围内，在刑事诉讼中使用或披露资料。请求方应将任何此种披露事先通知被请求方。

五、已经根据第一、二款在一方境内公开的资料或证据，不再受保密或本条第三款的要求的限制。

第八条 送达文书

一、根据请求方的请求，被请求方应尽最大努力送达任何文书，但是对于要求某人作为被告人出庭的文书，被请求方不负有执行送达的义务。

二、要求某人在请求方的机关出庭的文书送达请求，请求方应在离预定的出庭日期至少四十五天前转交，除非被请求方同意在紧急情形下在较短期限内转交。

三、被请求方在执行送达后，应向请求方出具送达证明。送达证明应包括送达日期、地点和送达方式的说明，并应由送达文书的机关签署或盖章。如果在特定案件中需要改变上述要求，请求方应在请求中予以说明。如果不能执行送达，则应通知请求方，并说明理由。

第九条 在被请求方调取证据

一、对于根据本协定要求向其取证的被请求方境内的人,应在必要时,并在符合被请求方境内法律的情况下,强制其出庭并提供证言或出具证据,包括文件、记录或物品。

二、被请求方中央机关应根据请求,事先提供依本条取证的时间和地点方面的资料。

三、在不违背被请求方境内的法律的前提下,被请求方应允许请求中指明的人在执行请求过程中到场,并允许其按照被请求方同意的方式提出问题和进行逐字记录。

四、如果第一款提及的人主张,根据请求方境内的法律属无行为能力或享有豁免或特权,仍不妨碍取证的进行,但应将该人的主张告知请求方中央机关,由请求方的机关予以解决。

五、在不违背被请求方法律的前提下,根据本条提供的证据应按照请求方要求的形式或附加证明予以转递,以便使其可依请求方法律得以接受。

六、如果协助请求涉及转递文件或记录,被请求方可转递经证明的副本或影印件。但在请求方明确要求转递原

件的情况下,被请求方应在可能的范围内满足这一要求。

第十条 政府机构记录

一、被请求方应向请求方提供被请求方境内的政府部门和机构所拥有的、已公开的记录的副本,包括任何形式的文件和资料的副本。

二、被请求方可以提供该方政府部门或机构所拥有的任何未公开的文件、记录或资料的副本。被请求方可自行酌定,全部或部分拒绝根据本款提出的请求。

三、在不违背被请求方法律的前提下,根据本条提供的证据应按照请求方要求的形式或附加证明予以转递,以便使其可依请求方法律得以接受。

第十一条 安排有关人员到请求方作证或协助调查

一、当请求方要求某人到其境内作证或协助调查时,被请求方应请该人前往请求方境内的有关机关。请求方应说明所付费用的范围。被请求方中央机关应将该人的答复迅速通知请求方中央机关。

二、被请求方可要求请求方承诺,对于根据本条被要

求到请求方境内的人员，不得因该人进入请求方境内之前的任何作为或不作为或定罪而予以起诉、羁押、发出传票或以其他形式限制其人身自由，也不应强制该人在该请求所未涉及的任何其他侦查、起诉或诉讼中作证或协助调查，除非事先取得被请求方和该人的同意。如果请求方不能作出上述保证，则被要求前往的人可以拒绝接受要求。如果请求方作出上述保证，则还应具体说明该项保证的适用期限与条件。

三、对于拒绝接受按照本条提出的作证或协助调查要求的人，不得因此种拒绝而给予任何处罚或采取任何限制其人身自由的强制措施。

第十二条 移送在押人员以便作证或协助调查

一、如果为本协定规定的协助的目的而要求羁押在被请求方境内的人前往请求方，在该人及双方中央机关同意的情况下，可为此目的将该人从被请求方移送到请求方。

二、如果为本协定规定的协助的目的而要求羁押在请求方境内的人前往被请求方，在该人及双方中央机关同意的情况下，可将该人从请求方移送到被请求方。

三、为本条的目的：

(一)接收方有义务根据本国法律继续羁押被移送人，但移送方另有授权的除外；

(二)接收方应当在被移送人作证或协助调查完毕后或在双方商定的期限内，将被移送人送回移送方；

(三)接收方不得要求移送方就被移送人的送回提出引渡程序；并且

(四)被移送人在接收方受羁押的时间，应折抵在移送方被判处的服刑期。

第十三条 查找或辨认人员或物品

被请求方应根据请求，尽力查找或辨认请求中所指的人员或物品。为此目的，请求方应提供关于该人或物品在被请求方境内的可能所在地的资料。

第十四条 查询、搜查、冻结和扣押

一、被请求方应在本国法律允许的前提下，执行查询、搜查、冻结和扣押证据材料和物品的请求。

二、被请求方应向请求方提供其所要求的有关执行上

述请求的结果以及有关材料和物品随后被监管的情况。

三、如果请求方同意被请求方就移交所提出的条件，被请求方应将被扣押的材料和物品移交给请求方。

四、被请求方中央机关可要求请求方同意其为了保护第三人对于被移交物品的利益而提出的必要条件。

五、在不违背被请求方法律的前提下，有关被扣押物品的监管、特征与状态方面的情况应按照请求方要求的形式出具证明，以便使其可依请求方法律得以接受。

第十五条 向被请求方归还文件、记录和证据物品

被请求方中央机关可要求请求方中央机关尽快归还根据本协定执行请求时向其提供的任何文件、记录或证据物品。

第十六条 没收程序中的协助

一、如果一方中央机关获悉，犯罪所得或犯罪工具处于另一方境内，并可能是可没收的或可予以扣押，前一方应将此情况通知该另一方中央机关。如果该另一方对此有管辖权，则可将此情况通知其主管机关，以便确定采取行

动是否适当。上述主管机关应根据其本国境内的法律作出决定,并通过其中央机关向前一方通报所采取的行动。

二、双方在各自法律许可的范围内,应在没收犯罪所得和犯罪工具的程序中相互协助。其中可包括在等候进一步程序前为临时冻结、扣押犯罪所得或犯罪工具所采取的行动。

三、收管犯罪所得或犯罪工具的一方应依其本国法律,处置这些犯罪所得或犯罪工具。在其法律允许的范围及双方商定的条件下,一方可将上述犯罪所得或犯罪工具的全部或部分或出售有关资产的所得移交给另一方。

四、在适用本条时,被请求方和任何第三人对这些财物的合法权利应依被请求方法律受到尊重。

第十七条 通报刑事诉讼结果

一方应根据请求,向另一方通报请求方先前根据本协议提出的请求所涉及的刑事诉讼的结果。

第十八条 情报交流

双方可根据请求,利用本协议,就刑事司法事宜进行

磋商,包括相互通报各自国家现行的或者过去实施的法律和司法实践情况。

第十九条 犯罪记录

如果在请求方境内受到刑事侦查或起诉的人曾在被请求方境内受过刑事起诉,则被请求方应向请求方提供有关该人的犯罪记录和对该人判刑的情况。

第二十条 费用

一、被请求方应支付执行请求的费用,但请求方应负担:

(一)根据请求方的标准和规定,支付本协定第十一条和第十二条规定的人员的津贴或旅费;

(二)有关人员按照第九条第三款的规定,前往、停留和离开被请求方的费用;

(三)鉴定人的费用和报酬;以及

(四)笔译、口译及誊写费用。

二、如果执行请求明显地需要超常性质的费用,双方应协商决定请求可予执行的条件。

第二十一条 其他合作基础

本协定规定的协助和程序不妨碍任何一方通过其他可适用的国际协议中的条款或通过本国法律的条款向另一方提供协助。双方也可根据任何其他可适用的安排、协议或惯例提供协助。

第二十二条 磋商与争议的解决

一、双方中央机关应在双方同意时进行磋商，以促进最有效地利用本协定。双方中央机关还可商定为便于实施本协定而必须采取的实际措施。

二、因本协定的解释和适用产生的争议，如果双方中央机关不能自行达成协议，应通过外交途径解决。

第二十三条 生效、修改和终止

一、双方依照各自法律完成使本协定生效的一切必要步骤后，应以外交照会相互通知。本协定自后一份照会发出之日起第三十天生效。本协定的有效期为三年，然后以

五年期限连续延期，除非任何一方在上述任一期限届满日的六个月前书面通知另一方其希望就修改本协定任何条款而进行磋商。

二、任何一方可随时通过外交途径，以书面形式通知对方终止本协定。协定的终止自通知之日起的六个月后生效。

三、本协定经双方书面协议可随时进行修改。

四、本协定适用于其生效后提出的任何请求，即使有关犯罪发生于本协定生效前。

下列签署人经各自政府适当授权，签署本协定，以昭信守。

二〇〇〇年六月十九日订于北京，一式两份，每份均用英文和中文写成，两种文本同等作准。

美利坚合众国政府代表

中华人民共和国政府代表



[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
ON MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS**

The Government of the United States of America and the Government of the People's Republic of China, hereinafter referred to as "the Parties,"

Desiring to improve the effectiveness of cooperation between the two countries in respect of mutual legal assistance in criminal matters on the basis of mutual respect for sovereignty, equality and mutual benefit,

Have agreed as follows:

Article 1
Scope of Application

1. In accordance with this Agreement, the Parties shall provide mutual assistance in investigations, in prosecutions, and in proceedings related to criminal matters.

2. Assistance shall include:

- (a) serving documents;**
- (b) taking the testimony or statements of persons;**
- (c) providing originals, certified copies or photocopies of documents, records or articles of evidence;**
- (d) obtaining and providing expert evaluations;**
- (e) making persons available to give evidence or assist in investigations;**
- (f) locating or identifying persons;**
- (g) executing requests for inquiry, searches, freezing and seizures of evidence;**
- (h) assisting in forfeiture proceedings;**
- (i) transferring persons in custody for giving evidence or assisting in investigations; and**
- (j) any other form of assistance which is not contrary to the laws in the territory of the Requested Party.**

3. This Agreement is intended solely for mutual legal assistance between the Parties. The provisions of this Agreement shall not give rise to a right on the part of any private person to obtain, suppress, or exclude any evidence, or to impede the execution of a request.

Article 2

Central Authorities

- 1. Each Party shall designate a Central Authority to make and receive requests pursuant to this Agreement.**

- 2. For the United States of America, the Central Authority shall be the Attorney General or a person designated by the Attorney General. For the People's Republic of China, the Central Authority shall be the Ministry of Justice.**

- 3. The Central Authorities shall communicate directly with one another for the purposes of this Agreement.**

Article 3

Limitations on Assistance

- 1. The Central Authority of the Requested Party may deny assistance if:**
 - (a) the request relates to conduct that would not constitute an offense under the laws in the territory of the Requested Party, provided that the Parties may agree to provide assistance for a particular offense, or category of offenses, irrespective of whether the conduct would constitute an offense under the laws in the territory of both Parties;**
 - (b) the request relates to an offense that is a purely military offense;**
 - (c) the execution of the request would prejudice the sovereignty, security, public order (ordre publique), important public policy or other essential interests of the Requested Party;**
 - (d) the request relates to a political offense or the request is politically motivated or there are substantial grounds for believing that the request was made for the purpose of investigating, prosecuting, punishing, or otherwise proceeding against a person on account of the person's race, religion, nationality, or political opinions;**

- (e) the execution of the request would be contrary to the Constitution of the Requested Party;
- (f) the Requested Party has already rendered a final decision on the same suspect or defendant for the same offense as related to in the request; or
- (g) the assistance requested lacks substantial connection with the case.

2. Before denying assistance pursuant to this Article, the Central Authority of the Requested Party shall consult with the Central Authority of the Requesting Party to consider whether assistance may be granted subject to such conditions as it deems necessary. If the Requesting Party accepts assistance subject to these conditions, it shall comply with the conditions.

3. If the Central Authority of the Requested Party refuses assistance, it shall inform the Central Authority of the Requesting Party of the reasons for the refusal.

Article 4

Form and Contents of Requests

1. The request shall include the following:
 - (a) the name of the competent authority conducting the investigation, prosecution, or proceeding to which the request relates;
 - (b) a description of the subject matter and nature of the investigation, prosecution, or proceeding, including a summary of relevant facts, the relevant provisions of laws, the specific criminal offenses which relate to the matter and any punishment that might be imposed for each offense;
 - (c) the purpose and relevance for which the evidence, information, or other assistance is sought;
 - (d) the time limit within which compliance with the request is desired; and
 - (e) a description of the evidence, information, or other assistance sought.

- 2. To the extent necessary and possible, a request shall also include:**

 - (a) information on the name, sex, nationality, occupation and location of any person from whom evidence is sought;**
 - (b) information on the name, sex, nationality, occupation and location of a person to be served and that person's relationship to the proceedings;**
 - (c) a precise description of the place or person to be searched;**
 - (d) the information required for executing Article 14 of this Agreement;**
 - (e) information as to the allowances and expenses to which a person asked to appear in the territory of the Requesting Party will be entitled;**
 - (f) the need for confidentiality and the reasons therefor;**
 - (g) a description of any particular procedure to be followed in executing the request;**
 - (h) a list of questions to be asked of a witness;**
 - (i) information on the identity and whereabouts of a person to be located; and**
 - (j) any other information which may facilitate execution of the request.**

- 3. If the Requested Party considers the contents contained in the request not sufficient to enable the request to be dealt with, it may request additional information.**

- 4. A request for assistance shall be in writing and affixed with the signature or seal of the Central Authority of the Requesting Party except that the Central Authority of the Requested Party may accept a request in another form in urgent situations. In any such case, the request shall be confirmed in writing within fifteen days thereafter unless the Central Authority of the Requested Party agrees otherwise.**

- 5. A request for assistance and its supporting documents shall not require any form of certification or authentication.**

Article 5
Language

Requests and the supporting documents made pursuant to this Agreement shall be accompanied by a translation in the language of the Requested Party, unless otherwise agreed by the Central Authorities.

Article 6
Execution and Postponement of Requests

1. The Central Authority of the Requested Party shall promptly execute the request or arrange for its execution through the appropriate competent authorities. The Requested Party shall do everything in its power to execute the request.

2. The Central Authority of the Requested Party shall make all necessary arrangements for and meet the costs of the representation of the Requesting Party in the territory of the Requested Party in any proceedings arising out of a request for assistance.

3. Requests shall be executed in accordance with the laws in the territory of the Requested Party. Insofar as consistent with the laws in the territory of the Requested Party, the request for assistance shall be executed in the manner requested by the Requesting Party.

4. If the Central Authority of the Requested Party determines that execution of a request would interfere with an ongoing criminal investigation, prosecution, or proceeding in that Party, it may postpone execution, or make execution subject to conditions determined necessary after consultations with the Central Authority of the Requesting Party. If the Requesting Party accepts the assistance subject to the conditions, it shall comply with the conditions.

5. The Central Authority of the Requested Party shall respond to reasonable requests by the Central Authority of the Requesting Party on progress toward execution of the request.

6. The Central Authority of the Requested Party shall promptly inform the Central Authority of the Requesting Party of the outcome of the execution of the request. If the assistance requested cannot be provided or is postponed, the Central Authority of the Requested Party shall inform the Central Authority of the Requesting Party of the reasons.

Article 7

Confidentiality and Limitations on Use

1. The Requested Party shall keep confidential a request and its contents, including any supporting documents, and any action taken pursuant to the request, if requested by the Requesting Party. If confidentiality cannot be guaranteed or if the request cannot be executed without breaching such confidentiality, the Central Authority of the Requested Party shall so inform the Central Authority of the Requesting Party, which shall then determine whether the request should nevertheless be executed.

2. The Requested Party may require the Requesting Party to keep confidential the information or evidence provided by it, or to use such information or evidence only under the terms and conditions stated by it. If the Requesting Party agrees to accept the information or evidence under the above-mentioned terms and conditions, it shall comply with them. To this end, the Central Authorities of both parties may consult with each other on the terms and conditions concerned.

3. The Requesting Party shall not use any information or evidence provided under this Agreement for any purpose other than for the case described in the request without the consent of the Central Authority of the Requested Party.

4. Nothing in this Agreement shall preclude the use or disclosure of information to the extent that there is an obligation to do so under the Constitution or

fundamental principles of law of the Requesting Party in a criminal prosecution. The Requesting Party shall notify the Requested Party in advance of any such proposed disclosure.

5. Information or evidence which has been made public in the territory of a Party in accordance with paragraph 1 or 2 will no longer be subject to confidentiality or to the requirements of paragraph 3 of this Article.

**Article 8
Service of Documents**

1. Upon the request of the Requesting Party, the Requested Party shall use its best efforts to effect service of any document except that the Requested Party shall not be obligated to effect service of a document which requires a person to appear as the accused.

2. The Requesting Party shall transmit any request for the service of a document requiring the appearance of a person before an authority in the Requesting Party no less than forty-five days before the scheduled appearance unless, in urgent cases, the Requested Party has agreed to a shorter period of time.

3. The Requested Party shall, after effecting service, forward to the Requesting Party a proof of service that shall include the description of the date, place and manner of service, and be affixed with the signature or seal of the authority which served the document. If, in a particular case, it is necessary to vary these requirements, the Requesting Party shall include such requirements in the request. If service cannot be effected, the Requesting Party shall be so informed and advised of the reasons.

Article 9

Taking Evidence in the Requested Party

1. A person in the territory of the Requested Party from whom evidence is requested pursuant to this Agreement shall be compelled, if necessary and in conformity with the laws in the territory of the Requested Party, to appear and testify or produce evidence, including documents, records, or articles.

2. Upon request, the Central Authority of the Requested Party shall furnish information in advance about the date and place of the taking of the evidence pursuant to this Article.

3. The Requested Party shall permit the presence of such persons as specified in the request during the execution of the request, and shall allow such persons to pose questions and make a verbatim transcript in a manner agreed to by the Requested Party insofar as not contrary to the laws in the territory of the Requested Party.

4. If the person referred to in paragraph 1 asserts a claim of immunity, incapacity, or privilege under the laws in the territory of the Requesting Party, the evidence taking shall not be impeded and the claim shall be made known to the Central Authority of the Requesting Party for resolution by the authorities of that Party.

5. Insofar as not contrary to the laws of the Requested Party, evidence produced pursuant to this Article shall be transmitted in a form or accompanied by such certification as may be requested by the Requesting Party in order to make it admissible according to the laws of the Requesting Party.

6. When the request for assistance concerns the transmission of documents or records, the Requested Party may transmit certified copies or photocopies thereof. However, where the Requesting party explicitly requires transmission of originals, the Requested Party shall meet the requirement to the extent possible.

Article 10
Records of Government Agencies

1. The Requested Party shall provide the Requesting Party with copies of publicly available records, including documents or information in any form, in the possession of government departments and agencies in the territory of the Requested Party.

2. The Requested Party may provide copies of any documents, records, or information which are in the possession of a government department or agency in that Party but which are not publicly available. The Requested Party may in its discretion deny a request pursuant to this paragraph entirely or in part.

3. Insofar as not contrary to the laws of the Requested Party, evidence produced pursuant to this Article shall be transmitted in a form or accompanied by such certification as may be requested by the Requesting Party in order to make it admissible according to the laws of the Requesting Party.

Article 11
Availability of Persons to Give Evidence or Assist in
Investigation in the Territory of the Requesting Party

1. When the Requesting Party requests the appearance of a person to give evidence or assist in investigation in the territory of the Requesting Party, the Requested Party shall invite the person to appear before the appropriate authority in the territory of the Requesting Party. The Requesting Party shall indicate the extent to which the expenses will be paid. The Central Authority of the Requested Party shall promptly inform the Central Authority of the Requesting Party of the response of the person.

2. The Requested Party may request the Requesting Party to make a commitment that a person who has been asked to be present in the territory of the Requesting Party according to this Article not be prosecuted, detained, subject to service of process or subject to any other restriction of personal liberty, for any acts or omissions or

convictions which preceded such person's entry into the territory of the Requesting Party, and that such person shall not be obliged to give evidence or assist in any investigation, prosecution or proceeding other than that to which the request relates, except with the prior consent of the Requested Party and such person. The person whose presence is requested may decline to comply with the request if the Requesting Party does not grant such assurances. If the Requesting Party grants assurances, it shall also specify the length of time and conditions under which such assurances shall apply.

3. A person who declines an invitation under this Article to give evidence or assist in an investigation shall not, by reason of so declining, be liable to any penalty or subject to any compulsory measures of restriction of personal liberty.

Article 12

Transfer of Persons in Custody for Giving Evidence or Assisting in Investigations

1. A person in the custody of the Requested Party whose presence in the territory of the Requesting Party is sought for purposes of assistance under this Agreement may be transferred from the Requested Party to the Requesting Party for that purpose if the person consents and if the Central Authorities of both Parties agree.

2. A person in the custody of the Requesting Party whose presence in the territory of the Requested Party is sought for purposes of assistance under this Agreement may be transferred from the Requesting Party to the Requested Party if the person consents and if the Central Authorities of both Parties agree.

3. For purposes of this Article:

- (a) the receiving Party shall have the obligation, in accordance with its laws, to keep the person transferred in custody unless otherwise authorized by the sending Party;

- (b) the receiving Party shall return the person transferred to the sending Party as soon as he is finished giving evidence or assisting in investigations or within the period agreed by the Parties;**
- (c) the receiving Party shall not require the sending Party to initiate extradition proceedings for the return of the person transferred; and**
- (d) the person transferred shall receive credit for service of the sentence imposed in the sending Party for time served in the custody of the receiving Party.**

Article 13

Location or Identification of Persons or Items

The Requested Party shall, in accordance with the request, endeavor to find out the location or identity of the person or item referred to in the request. For this purpose, the Requesting Party shall provide information on the possible presence of the person or item in the territory of the Requested Party.

Article 14

Inquiry, Search, Freezing and Seizure

- 1. The Requested Party shall, insofar as national law permits, execute a request for inquiry, search, freezing and seizure of evidential materials and articles.**
- 2. The Requested Party shall provide the Requesting Party with such information as may be required concerning the result of executing the above request and the subsequent custody of the materials and articles.**
- 3. If the Requesting Party agrees to the terms and conditions of transmission required by the Requested Party, the Requested Party shall transmit to the Requesting Party the materials and articles seized.**

4. **The Central Authority of the Requested Party may require that the Requesting Party agree to the terms and conditions deemed necessary to protect third party interests in the item to be transferred.**

5. **Insofar as not contrary to the laws of the Requested Party, information regarding custody, identity and condition of seized items shall be certified in a form as may be requested by the Requesting Party in order to make them admissible according to the laws of the Requesting Party.**

Article 15

Return of Documents, Records, and Articles of Evidence to the Requested Party

The Central Authority of the Requested Party may require that the Central Authority of the Requesting Party return any documents, records, or articles of evidence furnished to it in execution of a request under this Agreement as soon as possible.

Article 16

Assistance in Forfeiture Proceedings

1. **If the Central Authority of one Party becomes aware of proceeds or instrumentalities of offenses which are located in the other Party and may be forfeitable or otherwise subject to seizure, it may so inform the Central Authority of that other Party. If that other Party has jurisdiction in this regard, it may present this information to its authorities for a determination whether any action is appropriate. These authorities shall issue their decision in accordance with the laws in the territory of their country, and shall, through their Central Authority, inform the first Party of the action taken.**

2. The Parties shall assist each other to the extent permitted by their respective laws in proceedings relating to the forfeiture of the proceeds and instrumentalities of offenses. This may include action to temporarily immobilize the proceeds or instrumentalities pending further proceedings.

3. The Party that has custody over proceeds or instrumentalities of offenses shall dispose of them in accordance with its laws. To the extent permitted by its own laws, and under the terms and conditions agreed to by both Parties, a Party may transfer all or part of such proceeds, or instrumentalities of offenses, or the proceeds of the sale of such assets to the other Party.

4. In the application of this Article, the legitimate rights of the Requested Party and any third party to such proceeds, shall be respected under the laws of the Requested Party.

Article 17

Notification of Results of Proceedings in Criminal Matters

One Party shall, upon request, inform the other Party of results of criminal proceedings which were the subject of the Requesting Party's prior request under this Agreement.

Article 18

Exchange of Information

The Parties may, upon request, use this Agreement to consult on criminal justice matters, including informing each other of the laws in force or the laws which used to be in force and the judicial practices in their respective countries.

Article 19
Criminal Records

The Requested Party shall provide the Requesting Party with the criminal records and information of the sentence against the person being investigated or prosecuted in a criminal matter in the territory of the Requesting Party, if the person has ever been prosecuted for criminal liability in the territory of the Requested Party.

Article 20
Expenses

1. The Requested Party shall pay the costs for executing the request, but the Requesting Party shall bear:

- (a) the allowances or expenses for the travel of persons under Articles 11 and 12 of this Agreement in accordance with the standards or regulations of the Requesting Party;**
- (b) the allowances or expenses for persons to travel to and from and stay in the Requested Party under Article 9(3) of this Agreement;**
- (c) the expenses and fees of experts; and**
- (d) the costs of translations, interpretations, and transcription.**

2. If it becomes apparent that the execution of the request requires expenses of an extraordinary nature, the Parties shall consult to determine the terms and conditions under which the request can be executed.

Article 21
Other Bases for Cooperation

Assistance and procedures set forth in this Agreement shall not prevent either Party from granting assistance to the other Party through the provisions of other applicable

international agreements, or through the provisions of its national laws. The Parties may also provide assistance pursuant to any other arrangement, agreement, or practice which may be applicable.

Article 22

Consultation and Settlement of Disputes

1. The Central Authorities of the Parties shall consult, at times mutually agreed to by them, to promote the most effective use of this Agreement. The Central Authorities may also agree on such practical measures as may be necessary to facilitate the implementation of this Agreement.

2. Any dispute arising out of the interpretation and application of this Agreement shall be resolved through diplomatic channels if the Central Authorities of both Parties are themselves unable to reach agreement.

Article 23

Entry Into Force, Modification and Termination

1. Each Party shall inform the other by diplomatic note when all necessary steps have been taken under its laws for entry into force. This Agreement shall enter into force upon the thirtieth day from the date of the later diplomatic note. The Agreement shall remain in force for a period of three years, and shall renew for successive five year periods, unless either Party, within six months of the end of any such period, shall provide written notice to the other Party of its desire to enter into consultations for the purpose of modifying any provision of this Agreement.

2. Either Party may terminate this Agreement at any time by means of written notice to the other Party through the diplomatic channel. Termination shall take effect six months following the date of notification.

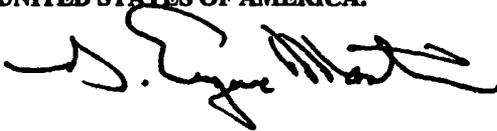
3. This Agreement may be modified at any time by mutual written agreement between the Parties.

4. This Agreement applies to any request presented after its entry into force even if the relevant offenses occurred before this Agreement enters into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Beijing this 19th day of June, 2000, in duplicate, in the English and Chinese languages, both texts being equally authentic.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J. Eugene Martin", written over a horizontal line.

**FOR THE GOVERNMENT OF THE
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA:**

A handwritten signature in black ink, consisting of the Chinese characters "张世豪" (Zhang Shihao), written over a horizontal line.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE RELATIF À
L'ENTRAIDE JUDICIAIRE EN MATIÈRE PÉNALE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République populaire de Chine, ci-après dénommés les « Parties »,

Désireux d'accroître l'efficacité de la coopération entre les deux pays dans le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale, sur la base du respect mutuel de la souveraineté, de l'égalité et de l'avantage mutuel,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Champ d'application

1. Conformément au présent Accord, les Parties se prêtent mutuellement assistance dans les enquêtes, les poursuites judiciaires et les procédures en matière pénale.

2. L'assistance consiste notamment à :

- a) Signifier des documents;
- b) Recueillir des témoignages et des dépositions;
- c) Fournir des originaux, des copies certifiées conformes ou des photocopies de documents, de pièces ou d'éléments de preuve;
- d) Obtenir et fournir des évaluations d'experts;
- e) Mettre à disposition des personnes pour témoigner ou aider à l'enquête;
- f) Localiser ou identifier des personnes;
- g) Exécuter des demandes d'enquête, de perquisition, de gel et de saisie d'éléments de preuve;
- h) Participer à des procédures de confiscation;
- i) Transférer des détenus en vue de leur témoignage ou de l'aide aux enquêtes; et
- j) Toute autre forme d'assistance qui n'est pas contraire à la législation en vigueur sur le territoire de la Partie requise.

3. Le présent Accord ne vise que l'entraide judiciaire entre les Parties. Il n'autorise pas une personne physique à obtenir, supprimer ou exclure un élément de preuve, quel qu'il soit, ou à entraver l'exécution d'une demande.

Article 2. Autorités centrales

1. Chaque Partie désigne une autorité centrale chargée d'introduire et de recevoir des demandes au titre du présent Accord.

2. Pour les États-Unis d'Amérique, l'autorité centrale est le Procureur général ou une personne désignée par lui. Pour la République populaire de Chine, l'autorité centrale est le Ministère de la justice.

3. Les autorités centrales communiquent directement entre elles aux fins de l'application du présent Accord.

Article 3. Limitation de l'assistance

1. L'autorité centrale de la Partie requise peut refuser son assistance si :

a) La demande se rapporte à une conduite qui ne constituerait pas une infraction aux termes de sa législation, sous réserve que les Parties conviennent de fournir l'assistance pour une infraction particulière ou une catégorie d'infractions, que cette conduite constitue ou non une infraction en vertu de la législation des deux Parties;

b) La demande se rapporte à une infraction à caractère purement militaire;

c) L'exécution de la demande nuit à la souveraineté, à la sécurité, à l'ordre public, à une politique publique importante ou à d'autres intérêts essentiels de la Partie requise;

d) La demande se rapporte à une infraction politique ou est fondée sur des motivations politiques, ou il existe de bonnes raisons de penser que la demande a été introduite en vue d'enquêter, de poursuivre ou de punir une personne en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité ou de ses opinions politiques;

e) L'exécution de la demande serait contraire à la Constitution de la Partie requise;

f) La Partie requise a déjà rendu une décision définitive à l'égard du même suspect ou défendeur pour la même infraction que celle visée dans la demande; ou

g) L'assistance demandée n'a pas de lien substantiel avec l'affaire.

2. Avant de refuser l'assistance conformément au présent article, l'autorité centrale de la Partie requise consulte l'autorité centrale de la Partie requérante pour déterminer si l'assistance peut être accordée dans les conditions qu'elle juge nécessaires. Si la Partie requérante accepte l'assistance dans ces conditions, elle s'y conforme.

3. Si l'autorité centrale de la Partie requise refuse l'assistance, elle informe l'autorité centrale de la Partie requérante des motifs de son refus.

Article 4. Forme et contenu des demandes

1. La demande d'assistance comprend :

a) Le nom de l'autorité compétente en charge de l'enquête, des poursuites ou de toutes procédures connexes;

b) La description de l'objet et de la nature de l'enquête, des poursuites ou des procédures, y compris un résumé des faits pertinents, les dispositions législatives pertinentes, les infractions pénales particulières relatives à l'affaire et les sanctions qui pourraient être prononcées pour chaque infraction;

c) Les raisons pour lesquelles les éléments de preuve, informations ou autres formes d'assistance sont requis;

d) Le délai souhaité pour l'exécution de la demande; et
e) Une description des éléments de preuve, informations ou autres formes d'assistance requises.

2. Dans la mesure nécessaire et si possible, une demande d'assistance comporte également :

a) Des informations sur l'identité, le sexe, la nationalité, la profession et la résidence de toute personne dont le témoignage est recherché;

b) Des informations sur l'identité, le sexe, la nationalité, la profession et la résidence d'une personne à qui une signification est destinée, ainsi que son lien avec l'affaire;

c) Une description précise du lieu ou de la personne recherchée;

d) Les informations requises pour appliquer l'article 14 du présent Accord;

e) Des informations sur les indemnités et les frais auxquels pourrait avoir droit une personne appelée à témoigner sur le territoire de la Partie requérante;

f) Le besoin de confidentialité et les raisons qui la justifient;

g) Une description de toute procédure particulière à suivre pour exécuter la demande;

h) La liste des questions à poser à un témoin;

i) Des informations sur l'identité de la personne recherchée et sur le lieu où elle se trouve; et

j) Toute autre information qui peut faciliter l'exécution de la demande.

3. Si la Partie requise estime que le contenu de la demande ne suffit pas pour lui permettre de procéder au traitement de la demande, elle peut demander un complément d'information.

4. La demande d'assistance est formulée par écrit et porte la signature ou le sceau de l'autorité centrale de la Partie requérante, sauf si l'autorité centrale de la Partie requise accepte la demande sous une autre forme en cas d'urgence. Dans ce cas, la demande est confirmée par écrit dans les 15 jours, à moins que l'autorité centrale de la Partie requise n'en convienne autrement.

5. Une demande d'assistance et les documents qui l'accompagnent ne nécessitent aucune forme de certification ou d'authentification.

Article 5. Langue

Les demandes et les pièces justificatives présentées conformément au présent Accord doivent être accompagnés d'une traduction dans la langue de la Partie requise, à moins que les autorités centrales n'en conviennent autrement.

Article 6. Exécution et report des demandes

1. L'autorité centrale de la Partie requise exécute la demande ou prend des dispositions à cet effet par l'intermédiaire des autorités compétentes concernées. La Partie requise prend toutes les mesures possibles pour assurer l'exécution de la demande.

2. L'autorité centrale de la Partie requise prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer sur son territoire la représentation de la Partie requérante, ainsi que le coût de cette représentation, dans toute procédure découlant d'une demande d'assistance.

3. Les demandes sont exécutées conformément à la législation en vigueur sur le territoire de la Partie requise. Pour autant qu'elle soit conforme à la législation en vigueur sur le territoire de la Partie requise, la demande d'assistance est exécutée de la manière souhaitée par la Partie requérante.

4. Si l'autorité centrale de la Partie requise estime que l'exécution d'une demande entraverait la conduite d'une enquête, de poursuites ou de procédures pénales en cours sur son territoire, elle peut y surseoir ou soumettre cette exécution aux conditions qu'elle juge nécessaires, après concertation avec l'autorité centrale de la Partie requérante. Si la Partie requérante accepte l'assistance dans de telles conditions, elle s'y conforme.

5. L'autorité centrale de la Partie requise répond aux demandes raisonnables de l'autorité centrale de la Partie requérante concernant la progression de l'exécution de la demande.

6. L'autorité centrale de la Partie requise informe sans délai l'autorité centrale de la Partie requérante du résultat de l'exécution de la demande. Si l'assistance demandée ne peut être accordée ou si elle est reportée, l'autorité centrale de la Partie requise informe l'autorité centrale de la Partie requérante des motifs de cette décision.

Article 7. Confidentialité et limites d'utilisation

1. Si la Partie requérante le lui demande, la Partie requise garde confidentielle une demande et son contenu, y compris les pièces justificatives et toute action entreprise en rapport avec la demande. Si la confidentialité ne peut être assurée ou si une demande ne peut être exécutée sans violer cette confidentialité, l'autorité centrale de la Partie requise en informe l'autorité centrale de la Partie requérante qui décide alors si la demande devrait néanmoins être exécutée.

2. La Partie requise peut obliger la Partie requérante à garder confidentielles les informations ou les preuves qu'elle a fournies ou à ne les utiliser que dans des conditions qu'elle précise. Si la Partie requérante accepte les informations et les preuves selon les modalités et les conditions susmentionnées, elle s'y conforme. À cette fin, les autorités centrales des deux Parties peuvent se consulter sur les modalités et les conditions visées.

3. La Partie requérante n'utilise aucune information ou élément de preuve fourni au titre du présent Accord dans un but autre que l'affaire indiquée dans la demande sans le consentement préalable de l'autorité centrale de la Partie requise.

4. Aucune disposition du présent Accord ne fait obstacle à l'utilisation ou la divulgation des informations dans la mesure où il existe une obligation de le faire en vertu de la Constitution ou des principes fondamentaux du droit de l'État requérant en matière de poursuites pénales. La Partie requérante informe à l'avance la Partie requise de toute divulgation ainsi envisagée.

5. Les informations ou les éléments de preuve qui ont été rendus publics sur le territoire d'une Partie conformément au paragraphe 1 ou 2 ne seront plus soumis aux règles de confidentialité ni aux exigences énoncées au paragraphe 3 du présent article.

Article 8. Signification de documents

1. À la demande de la Partie requérante, la Partie requise s'efforce de signifier les documents, mais elle n'est pas tenue de signifier un document qui demande la comparution d'une personne en tant qu'accusé.

2. La Partie requérante transmet toute demande de signification d'un document qui demande la comparution d'une personne devant une autorité sur son territoire au moins 45 jours avant la date prévue de la comparution sauf si, en cas d'urgence, la Partie requise a convenu d'un délai plus court.

3. La Partie requise, après signification, fait suivre à la Partie requérante une preuve de cette signification, laquelle comprend la date, le lieu et la manière dont la signification a eu lieu, et porte la signature ou le sceau de l'autorité qui a signifié le document. Si, dans un cas particulier, il est nécessaire de modifier ces exigences, la Partie requérante les inclut dans la demande. Si les documents ne peuvent être signifiés, la Partie requérante en est informée, ainsi que des motifs.

Article 9. Recueil d'éléments de preuves dans la Partie requise

1. Toute personne qui se trouve sur le territoire de la Partie requise et qui est appelée à présenter des éléments de preuve aux termes du présent Accord est tenue, si nécessaire et conformément à la législation de la Partie requise, de comparaître afin de témoigner ou de produire des éléments de preuve, y compris des documents, pièces ou objets.

2. L'autorité centrale de la Partie requise fournit à l'avance, sur demande, des informations sur la date et le lieu de présentation du témoignage ou des éléments de preuve au titre du présent article.

3. La Partie requise autorise la présence des personnes indiquées dans la demande pendant l'exécution de celle-ci, sauf lorsque la présence de ces personnes est interdite en vertu de sa législation, et permet à ces personnes de poser directement ou indirectement des questions à la personne appelée à témoigner ou à produire des éléments de preuve.

4. Si la personne visée au paragraphe 1 invoque une immunité, une incapacité ou un privilège en vertu de la législation de la Partie requérante, le témoignage ou les éléments de preuve sont néanmoins recueillis, et la prétention est portée à la connaissance de l'autorité centrale de la Partie requérante afin que les autorités de cette dernière se prononcent à cet égard.

5. Dans la mesure où la législation de la Partie requise ne l'interdit pas, les éléments de preuve produits conformément au présent article sont transmis sous la forme demandée par la Partie requérante ou accompagnés de la certification requise par cette dernière afin qu'ils soient recevables aux termes de sa législation.

6. Si la demande d'assistance concerne la transmission de documents ou de pièces, la Partie requise peut transmettre des photocopies ou des copies certifiées conformes de ceux-ci. Toutefois, si la Partie requérante demande explicitement la transmission des documents originaux, la Partie requise s'y conforme dans la mesure du possible.

Article 10. Pièces d'organismes publics

1. La Partie requise fournit à la Partie requérante des copies de documents accessibles au public, y compris des documents ou des renseignements sous quelque forme que ce soit détenus par ses ministères et organismes publics.

2. La Partie requise peut fournir des copies de tout document, pièce ou renseignement détenu par un ministère ou un organisme public qui n'est pas accessible au public. La Partie

requis peut, à sa discrétion, refuser en tout ou en partie de donner suite à une demande conformément au présent paragraphe.

3. Dans la mesure où la législation de la Partie requise ne l'interdit pas, les éléments de preuve produits en vertu du présent article sont transmis sous la forme demandée par la Partie requérante ou accompagnés de la certification requise par cette dernière, pour qu'ils soient recevables aux termes de la législation de la Partie requérante.

Article 11. Disponibilité de personnes aux fins de témoignage ou d'assistance dans les enquêtes sur le territoire de la Partie requérante

1. Lorsque la Partie requérante demande la comparution d'une personne pour témoigner ou aider aux enquêtes sur son territoire, la Partie requise invite la personne à comparaître devant l'autorité compétente sur le territoire de la Partie requérante. Cette dernière indique la mesure dans laquelle les dépenses seront payées. L'autorité centrale de la Partie requise informe sans délai l'autorité centrale de la Partie requérante de la réponse de l'intéressé.

2. La Partie requise peut demander à la Partie requérante de s'engager à ce que la personne dont la présence est requise sur le territoire de la Partie requérante conformément au présent article ne soit ni poursuivie ni détenue, sous réserve de la signification d'un acte de procédure ou de toute autre restriction de liberté personnelle, pour les actes, omissions ou condamnations qui ont précédé l'entrée de la personne sur le territoire de la Partie requérante, et que cette personne n'est pas tenue de témoigner ou d'aider à une enquête, poursuite ou procédure autre que celle visée dans la demande, sauf avec le consentement préalable de la Partie requise et de l'intéressé. La personne dont la présence est requise peut refuser de se conformer à la demande si la Partie requérante ne lui fournit pas ces assurances. Si la Partie requérante accorde ces assurances, elle en précise également la durée et les conditions d'application.

3. Une personne qui refuse, conformément au présent article, de témoigner ou d'aider à une enquête ne saurait, de ce fait, faire l'objet d'aucune sanction ou mesure coercitive de restriction de liberté personnelle.

Article 12. Transfert de personnes détenues aux fins de témoignage ou d'assistance dans les enquêtes

1. Une personne détenue de la Partie requise dont la présence sur le territoire de la Partie requérante est requise aux fins de l'assistance prévue par le présent Accord peut être transférée de la Partie requise à la Partie requérante si elle y consent et si les autorités centrales des deux Parties en conviennent.

2. Une personne détenue dans la Partie requérante dont la présence sur le territoire de la Partie requise est requise aux fins de l'assistance prévue par le présent Accord peut être transférée si elle y consent et si les autorités centrales des deux Parties en conviennent.

3. Aux fins du présent article :

a) La Partie d'accueil est tenue, conformément à sa législation, de garder la personne transférée en détention, sauf autorisation contraire de la Partie d'envoi;

b) La Partie d'accueil renvoie la personne transférée à la garde de la Partie d'envoi aussitôt qu'elle a fini de témoigner ou de prêter son concours à l'enquête ou dans le délai convenu entre les Parties;

c) La Partie d'accueil n'oblige pas la Partie d'envoi à engager une procédure d'extradition pour le retour de la personne transférée; et

d) Le temps passé en détention dans la Partie d'accueil par la personne transférée est pris en compte pour la durée de la peine qui lui a été imposée dans la Partie d'envoi.

Article 13. Localisation ou identification de personnes ou d'objets

La Partie requise, conformément à la demande, s'efforce de localiser ou d'identifier la personne ou l'objet visé dans la demande. À cet effet, la Partie requérante fournit des informations sur la présence éventuelle de la personne ou de l'objet sur le territoire de la Partie requise.

Article 14. Enquête, perquisition, gel et saisie

1. La Partie requise donne suite, dans la mesure où sa législation nationale l'autorise, à toute demande d'enquête, de perquisition, de gel et de saisie d'éléments de preuve et d'objets.

2. La Partie requise fournit à la Partie requérante les informations demandées concernant le résultat de l'exécution de la demande susmentionnée et la garde subséquente des pièces et objets.

3. Si la Partie requérante accepte les modalités et les conditions de transmission demandées par la Partie requise, celle-ci lui transmet les documents et les objets saisis.

4. L'autorité centrale de la Partie requise peut demander à la Partie requérante d'accepter les modalités et les conditions qu'elle juge nécessaires pour protéger les intérêts de tiers sur l'objet à transférer.

5. Dans la mesure où la législation de la Partie requise ne s'y oppose pas, les informations relatives à la garde, l'identité et l'état des objets saisis sont certifiées sous la forme demandée par la Partie requérante, afin qu'elles soient recevables en vertu de la législation de cette dernière.

Article 15. Restitution de documents, pièces et éléments de preuve à la Partie requise

L'autorité centrale de la Partie requise peut demander à l'autorité centrale de la Partie requérante de lui restituer, dans les meilleurs délais, les documents, pièces ou éléments de preuve qui lui ont été fournis dans le cadre de l'exécution d'une demande au titre du présent Accord.

Article 16. Assistance dans les procédures de confiscation

1. Si l'autorité centrale d'une Partie est informée que des produits ou des instruments de l'infraction se trouvent sur le territoire de l'autre Partie et sont susceptibles d'être confisqués ou, le cas échéant, de faire l'objet d'une saisie, elle peut en informer l'autorité centrale de l'autre Partie. Si l'autre Partie a compétence en la matière, elle peut communiquer cette information à ses autorités afin qu'elles déterminent s'il y a lieu d'agir. Ces autorités prennent leur décision en se basant sur la législation en vigueur dans leur pays et, par le biais de leur autorité centrale, en informent la première Partie.

2. Les Parties se prêtent assistance dans la mesure autorisée par leur législation dans les procédures relatives à la confiscation des produits et des instruments de l'infraction. L'assistance comprend la procédure de gel temporaire des produits ou des instruments dans l'attente d'autres procédures.

3. La Partie qui détient la garde des produits ou des instruments de l'infraction en dispose conformément à sa législation. Dans la mesure autorisée par sa législation nationale et selon les modalités et les conditions convenues par les Parties, une Partie peut transférer à l'autre Partie tout ou partie des produits ou des instruments de l'infraction, ou le produit de la vente de tels biens.

4. Dans l'application du présent article, les droits légitimes de la Partie requise et de toute tierce partie sur de tels produits sont respectés conformément à la législation de la Partie requise.

Article 17. Notification du résultat des procédures en matière pénale

Une Partie informe, sur demande, l'autre Partie du résultat des procédures en matière pénale visées dans la demande de la Partie requérante présentée en vertu du présent Accord.

Article 18. Échange de renseignements

Les Parties peuvent, sur demande, se consulter sur des questions de justice pénale dans le cadre du présent Accord, y compris s'informer mutuellement de la législation en vigueur ou de la législation antérieure, ainsi que des pratiques judiciaires qui ont cours dans leurs pays respectifs.

Article 19. Casiers judiciaires

La Partie requise transmet à la Partie requérante le casier judiciaire et les informations relatives à la peine imposée à la personne faisant l'objet d'une enquête ou de poursuites dans une affaire pénale sur le territoire de la Partie requérante, si la personne visée a déjà été poursuivie pour responsabilité pénale sur le territoire de la Partie requise.

Article 20. Frais

1. La Partie requise prend en charge les frais liés à l'exécution de la demande, et la Partie requérante prend en charge :

- a) Les indemnités ou les frais liés au déplacement des personnes visées aux articles 11 et 12 du présent Accord, conformément aux normes ou règlements de la Partie requérante;
- b) Les indemnités ou les frais liés aux déplacements vers le territoire ou à partir du territoire de la Partie requise, ainsi que les frais de séjour, conformément au paragraphe 3 de l'article 9 du présent Accord;
- c) Les frais et honoraires des experts; et
- d) Les frais de traduction, d'interprétation et de transcription.

2. S'il apparaît que l'exécution de la demande occasionnerait des dépenses exceptionnelles, les Parties se consultent pour déterminer les conditions dans lesquelles la demande peut être exécutée.

Article 21. Autres bases de coopération

L'assistance et les procédures énoncées dans le présent Accord n'empêchent pas les Parties de se prêter assistance conformément aux dispositions d'autres accords internationaux ou de leurs législations nationales respectives. Les Parties peuvent également fournir l'assistance sur la base de tout autre arrangement, accord ou pratique applicable.

Article 22. Consultation et règlement des différends

1. Les autorités centrales des Parties se consultent, à des moments convenus, afin de favoriser un usage efficace du présent Accord. Les autorités centrales peuvent également convenir de mesures pratiques nécessaires pour faciliter l'application du présent Accord.

2. Tout différend découlant de l'interprétation et de l'application du présent Accord est résolu par la voie diplomatique, si les autorités centrales des deux Parties sont incapables de parvenir à un accord.

Article 23. Entrée en vigueur, modification et dénonciation

1. Chaque Partie informe l'autre au moyen d'une note diplomatique de l'accomplissement de toutes les procédures requises par sa législation pour l'entrée en vigueur du présent Accord. Celui-ci entre en vigueur le trentième jour suivant la date de la dernière note diplomatique. Le présent Accord demeure en vigueur pour une période de trois ans, et est automatiquement renouvelé pour des périodes successives de cinq ans, sauf si l'une ou l'autre des Parties, dans les six mois qui précèdent la fin d'une telle période, donne un préavis écrit à l'autre Partie indiquant son intention d'engager des consultations en vue de le modifier.

2. L'une ou l'autre Partie peut dénoncer le présent Accord à tout moment moyennant un préavis écrit adressé à l'autre Partie par la voie diplomatique. La dénonciation prend effet six mois après la date du préavis.

3. Le présent Accord peut être modifié à tout moment par accord écrit entre les Parties.

4. Le présent Accord s'applique à toutes les demandes présentées après son entrée en vigueur, même si les infractions visées ont été commises avant son entrée en vigueur.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur Gouvernement, ont signé le présent Accord.

FAIT à Beijing, le 19 juin 2000, en deux exemplaires, en langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

[G. EUGENE MARTIN]

Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine :

[ZHANG YESUI]

No. 50903

**United States of America
and
Mexico**

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the United Mexican States regarding mutual assistance between their customs administrations. Washington, 20 June 2000

Entry into force: *20 June 2000 by signature, in accordance with article 15*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**États-Unis d'Amérique
et
Mexique**

Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement des États-Unis du Mexique concernant l'assistance mutuelle entre leurs administrations douanières. Washington, 20 juin 2000

Entrée en vigueur : *20 juin 2000 par signature, conformément à l'article 15*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 50904

**United States of America
and
Botswana**

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Botswana concerning an International Law Enforcement Academy. Gaborone, 24 July 2000

Entry into force: *24 July 2000 by signature, in accordance with article 14*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

Not published in print, in accordance with article 12(2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

**États-Unis d'Amérique
et
Botswana**

Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Botswana relatif à l'Académie internationale de police. Gaborone, 24 juillet 2000

Entrée en vigueur : *24 juillet 2000 par signature, conformément à l'article 14*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

Non disponible en version imprimée, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 50905

**United States of America
and
Ukraine**

Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Ukraine (with annexes). Kiev, 5 June 2000

Entry into force: *5 June 2000 by signature, in accordance with article 17*

Authentic texts: *English and Ukrainian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 18 June 2013*

**États-Unis d'Amérique
et
Ukraine**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Ukraine (avec annexes). Kiev, 5 juin 2000

Entrée en vigueur : *5 juin 2000 par signature, conformément à l'article 17*

Textes authentiques : *anglais et ukrainien*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 18 juin 2013*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF UKRAINE**

The Government of the United States of America and the Government of Ukraine, hereinafter referred to as the Parties;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of a dominant position and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- a. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Ukraine, the State Department of Aviation Transport, or its successor;
- b. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
- c. "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- d. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (1) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
 - (2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties.
- e. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- f. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead and reasonable return on assets after depreciation;
- g. "International air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- h. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- i. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

- j. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services, including related services and facilities.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Subject to the provisions of Annex V, each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;
 - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. The international air services which the designated airlines of the Parties will be authorized to operate shall be specified in Annex I and Annex II.
3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Party (cabotage).

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Subject to the provisions of Annex I and Annex II, each Party shall have the right to designate airlines to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
 - b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of

international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Security).

ARTICLE 4

Revocation of Authorization

1. Each Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 5

Application of Laws

1. While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

3. The Parties shall grant, without limitation, in advance, and with a validity of at least twenty-four months, visas for all aircraft crews and cabin crews of each designated airline operating the scheduled services. These visas shall be valid for any number of flights into and out of the territory of the other Party during the period of their validity.

4. The Parties shall grant in advance visas of appropriate duration and scope for the aircraft crews and cabin crews of each designated airline operating charter air services.

5. The Parties shall grant, without limitation, in advance, and with a validity of at least twelve months, visas for airline personnel of designated airlines, and the government officials of the other Party involved in civil aviation. These visas shall be valid for any number of visits into and out of the territory of the other Party during the period of their validity.

ARTICLE 6

Safety

1. The Parties shall take all necessary measures to ensure safe and effective operation of the air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

3. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to take action as provided in Article 4 in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft, acts of sabotage, and other unlawful acts against the safety of such aircraft, its passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971. In addition, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the 1971 Montreal Convention, signed at Montreal on 24 February 1988, upon that Protocol's entry into force for the Government of Ukraine.
4. The Parties shall act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and that operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Party agrees to observe the security provisions required by the 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, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, its passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures, in

accordance with Annex 17 of the Convention, which are intended to terminate rapidly such incident or threat.

7. In order to ensure the highest level of aviation security, the aeronautical authorities shall ensure cooperation and information exchange in the field of aviation security to prevent unlawful interference with civil aviation and strengthen security measures in place at existing airports and to be incorporated in the development of new airport and aircraft design. One goal of the information exchange is to improve gun detection and deter the placement of plastic explosives.

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

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

1. Subject to Annex IV, the airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. Subject to Annex IV, the airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Subject to Annex IV, each designated airline may perform its own ground handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical and technical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on a non-discriminatory and an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Subject to Annex IV, each airline may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party either directly or, at the airline's discretion, through its agents, or both; in the case of charter operations, however,

this right is subject to charter regulations of the country in which the charter originates that relate to national security or to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Subject to Annex IV, each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currency, subject to applicable non-discriminatory licensing laws and regulations.

5. Each airline may convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.
6. The airlines of one Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of one Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.
7. The airlines of one Party shall be permitted to hold bank accounts in their own names in the territory of the other Party, in currency of either Party, or in any freely convertible currency, at the airline's option.

ARTICLE 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound

aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts including engines introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation; and

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to customs and duties, bring in and maintain at each of the points on the agreed routes within the territory of the other Party material and equipment required by those airlines for the provision and promotion of air services. Printed catalogues, price lists, trade notices or tourist or other literature (including posters) shall be admitted duty free.

ARTICLE 10

User Charges

1. User charges which may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, user charges shall be assessed on all airlines of each Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline operating similar air transportation at the same time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full cost to the competent charging authorities or bodies providing the appropriate airport, airport environmental, air

navigation, and aviation security facilities and services at the airport and within the airport system. These charges may provide for a reasonable rate of return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary for an accurate review of the reasonableness of the charges.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article unless (a) it fails to undertake a review of a charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time period; or (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 11

Fair Competition

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

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

3. Subject to Annexes I and II, each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international transportation it offers based upon commercial considerations in the market place; consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as provided for in Article 4 of this Agreement or as may be stated in any applicable Annex, or required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Party shall impose, nor shall it allow its designated airlines to impose, on the other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

5. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform conditions as foreseen by paragraph 3 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

ARTICLE 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c. protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and
- d. protection of airlines from prices that are artificially low and offered with the intent of eliminating competition.

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

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties

reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect. In the event that, after an initial consultation, the Parties do not reach agreement with respect to the price at issue, a second consultation may be held if the Parties agree that it is necessary.

ARTICLE 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

ARTICLE 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by a first round of formal consultations, except those which may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted in accordance with the following subparagraphs:
 - a. within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b. if either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedures. The tribunal, once formed, shall have the jurisdiction to grant interim relief pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the

request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed, each Party shall submit a memorandum within 45 days from the date that the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

ARTICLE 16

Registration with ICAO

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

ARTICLE 17

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in relations between the United States of America and Ukraine, the June 1, 1990 Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, with Annexes, as extended and amended by the May 10, 1995 Protocol Between the Government of the United States of America and the Government of Ukraine and the Supplementary Agreement of November 4, 1966, as amended.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Kiev, in duplicate, in the English and the Ukrainian languages, this fifth day of June, 2000, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF
UKRAINE:



ANNEX I

Scheduled Air Service

Section 1

A. Notwithstanding the first sentence of Article 3, Paragraph 1, each Party shall have the right to designate up to four airlines to operate combination (passenger/cargo) services and two airlines to operate all-cargo services on the routes specified in Section 2 of this Annex.

B. Airlines operating services between the territories of the Parties exclusively under code-share arrangements, with airlines of the other Party, or with airlines of a third country, shall be designated in accordance with Article 3 of this Agreement, and shall be counted against the limits on designations stated above.

Section 2

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

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

From the United States:

1. via four European intermediate points¹ to Kiev and Odessa with full traffic rights for non code-share services and without local traffic rights for code-share services with third-country airlines; and
2. to Kiev, Odessa, Lvov, Dnipropetrovsk, and three Ukrainian points to be mutually agreed, and ten Ukrainian points for code-share services with national airlines without local traffic rights.

¹ The intermediate points are to be selected by the Government of the United States and may be changed on one month's written notice transmitted through diplomatic channels.

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

From Ukraine:

1. for code-share services only, via four European intermediate points² to two U.S. points of Ukraine's choice³ without local traffic rights; and
2. to New York, Chicago, Washington, D.C., Los Angeles, Bangor, three U.S. points to be mutually agreed, and ten U.S. points for code-share services with national airlines without local traffic rights and beyond to three points with full traffic rights.

Section 3

A. Notwithstanding Article 11, paragraph 3, the airlines of each Party designated for combination service may operate up to eighteen (18) round trip frequencies per week and airlines of each Party designated for all-cargo service may operate up to four (4) round trip frequencies per week, over the Routes in Section 2.

B. The frequencies mentioned above may be increased in accordance with Article 13 of this Agreement. Extra sections operated by designated airlines of one Party shall not be counted as a frequency, but must be approved in advance by the aeronautical authorities of the other Party.

Section 4

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve points on the routes in any combination and in any order (which may include serving intermediate points as beyond points and beyond points as intermediate points),
4. omit stops at any point or points;

² The intermediate points are to be selected by the Government of Ukraine and may be changed on one month's prior written notification through diplomatic channels.

³ Two U.S. points to be selected among those on Ukraine's route B(2).

5. serve any intermediate point or beyond point not designated on the routes in Section 2 above on a blind-sector basis; and
6. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided, that the service begins or terminates in the territory of the Party designating the airline.

Section 5

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

Section 6

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline or airlines of either Party, which holds appropriate authority to provide such service, may, on the basis of reciprocity, and subject to the requirements normally applied to such agreements, enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing agreements with other airlines (including third-country airlines) that also hold appropriate authority, provided that these arrangements do not include cabotage or revenue pooling.

Section 7

A. The designated airlines of each Party may operate a total of four (4) code-share opportunities pursuant to code-sharing arrangements (which may include blocked-space arrangements) between an airline of one Party and an airline of a third country over the intermediate points and to the destinations specified in Sections 2(A)(1) and 2(B)(1). For purposes of this paragraph, a "code-share opportunity" is one combination of one pair of code-share partners and one city-pair, defined as follows:

1. a pair of code-share partners is an airline of one Party and an airline of a third country, and
2. a city-pair is the final segment between a third-country intermediate point and the destination in the territory of the other Party.

The four code-share opportunities may include more than one city-pair and more than one pair of code-share partners.⁴

B. Frequencies operated under code-share services shall be counted as follows:

1. Scheduled air transportation operated under code-share arrangements between airlines of the Parties shall not be counted against the frequency limitation stated in Section 3.
2. Scheduled air transportation between the territories of the Parties operated under third-country code-share arrangements where the airline of the Party does not operate the aircraft into and out of the territory of the other Party, shall be counted as one-half of one frequency for the first Party pursuant to the frequency limitation stated in Section 3.

Section 8

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable law and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Section 9

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex shall expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations and termination.

⁴ The city pairs for each code-share opportunity may be changed with one month's prior written notice transmitted through diplomatic channels.

ANNEX II

Charter Air Services

Section 1

Airlines designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to freight forwarder, split and combination (passenger/cargo) charters):

- a. between any point or points in the territory of the Party which has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
- b. between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such traffic is carried via the carrier's homeland and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of one Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; and (2) to carry transit traffic through the other Party's territory.

Section 2

Notwithstanding Article 11, paragraph 3, the annual total number of round-trip charter flights for the airlines of each Party shall not exceed:

- a. one hundred and fifty (150) passenger and combination charters which may only carry traffic originating in the homeland of the airline; and
- b. seventy-five (75) cargo charters which may carry traffic originating in the territory of either Party.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex and charter flights above the number mentioned above on the basis of comity and reciprocity. The above quota may be changed by agreement of the Parties.

Humanitarian charters, approved by the Parties as such, shall not be included in the numerical limitation set forth above.

Section 3

Charter flights shall be operated in accordance with the charter rules of the country in which the charter traffic originates. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of one Party to require the designated airline or airlines of the other Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 4

Except with respect to the consumer protection rules referred to above, neither Party shall require a designated airline of the other Party, in respect of the carriage of authorized charter traffic on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 3 of this Annex or of a waiver of these regulations or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Section 5

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex shall expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations and termination.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and
Competition Among Computer Reservation Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of the U.S.-Ukraine Air Transport Agreement guarantees to the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities,

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems,

Have reached the following understandings with respect to the agreed international scheduled passenger services under this Agreement:

- (1) The Parties agree with respect to CRSs with integrated primary displays that:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs which are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obliged to but shall also be entitled to operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

(2) A Party which allows a multi-access CRS to be operated in its territory without a fully functional neutral, integrated display shall require that the partition of an airline which owns such a CRS, and/or the airline offering the most scheduled services in that Party's territory, shall include at least one display that processes information on international airline services in compliance with the requirements of paragraph (1). This display must be as easy to access and as fully functional as any display maintained by the airline based on airline identity, and its data base shall contain accurate information, be as comprehensive as possible, and not favor the services of the airline whose partition is being accessed. This display shall be presented to the travel agent accessing the airline's partition unless the agent specifically calls up a different display for each individual transaction.

(3) A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allows all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities which a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, airline-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

(4) CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party, if the CRS complies with these principles.

(5) Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

(6) Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

(7) CRSs in use in the territory of one Party, which comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards, shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs, which conform to these principles, within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX IV

Commercial Opportunities

Section 1

A. Combination Services

Until December 31, 2001, notwithstanding Article 8(1) and (4):

1. Designated airlines of one Party engaged in combination services in the territory of the other Party through code-share operations with third-country carriers may, through either their code-share partners or through the offices of a General Sales Agent, engage in the sale of air transportation only at points on the applicable route in Annex I. Such a General Sales Agent may perform all functions generally performed by a General Sales Agent, which would be subject to applicable non-discriminatory licensing laws and regulations.
2. Non-designated airlines of one Party engaged in combination services that do not serve the other Party either directly or through code-share operations may not establish offices or engage in the sale of air transportation directly in the territory of the other Party.

B. All-cargo services

Until December 31, 2001, notwithstanding Article 8(1) and (4):

1. Airlines of one Party, designated for operation of all-cargo services, which serve the territory of the other Party only through code-share arrangements with third-country airlines, may:
 - a. engage in the sale of air transportation: (i) only through their code-share partners or through the offices of agents selected by such designated airlines and duly authorized by the competent authorities of the other Party pursuant to generally applicable non-discriminatory licensing laws and regulations; and (ii) only at points on the applicable route in Annex I.
 - b. enter into agreements with their code-share partners or agents selected by such designated airlines and authorized in the manner set forth in paragraph B(1)(a) of this Section, whereby these partners or agents operate facilities for drop-off, pick-up, delivery or consolidation of those airlines' cargo in the territory of the other Party consistent with these agreements and with applicable non-discriminatory licensing laws and regulations.

2. Airlines of one Party, not designated for operation of all-cargo services, which do not serve the territory of the other Party either directly or through code-share arrangements, may not engage directly in the sale of air transportation or establish offices in the territory of the other Party.

C. Nothing in this section shall limit the ability of airlines to sell air transportation through other agents.

Section 2

A. Subject to the limitations in the preceding Section, each Party will endeavor to ensure that there are available to the designated airlines of the other Party offices for the administration, sale, and promotion of air transportation, including facilities of a quality, accessibility, size, location, and cost not less favorable than that available to its airlines or any other airline engaged in international air transportation.

B. Designated airlines, as well as appropriate authorities, agencies, or departments of both Parties will cooperate in facilitating marketing programs, as well as carrying out measures aimed at securing priority in hotel reservations and other ground arrangements or requirements for travel, for passengers traveling on flights of the designated airlines of both Parties to the extent necessary to assure that the opportunities for such marketing programs, hotel reservations and other ground arrangements or requirements of travel shall be no less favorable for the services of one Party than for the services of the other Party, or for the services of the airlines of any third party.

Section 3

Notwithstanding the provisions of Article 8(3):

1. until such time as Kiev's Borispol Airport has repaid its loan from the European Bank for Reconstruction and Development, the U.S. designated airlines shall be required to obtain a special permission from Borispol Airport to provide self-handling; and

2. without any discrimination, rights to self-handling shall be subject to physical constraints resulting from considerations of airport safety and from the limitations of existing airport facilities, and shall be conducted on the basis of an agreement concluded between the airlines and the airport authorities.

Section 4

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex will expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations or termination.

ANNEX V

Flight Routes

Section 1

Notwithstanding the provisions of Article 2 of the Agreement, the flight routes of aircraft on the agreed services and the points for crossing national boundaries shall be established by each Party within its territory.

Section 2

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex will expire on December 31, 2001. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of this Agreement regarding consultations or termination.

[UKRAINIAN TEXT – TEXTE UKRAINIEN]

УГОДА
МІЖ УРЯДОМ СПОЛУЧЕНИХ ШТАТІВ АМЕРИКИ
ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ
ПРО ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ

Уряд Сполучених Штатів Америки та Уряд України, далі "Сторони";

бажаючи сприяти розширенню можливостей міжнародного повітряного транспорту,

бажаючи створити для авіапідприємств можливість надавати громадськості різноманітність вибору послуг за найнижчими цінами, котрі не є хижацькими або дискримінаційними, і котрі не представляють собою зловживання домінуючим положенням, та бажаючи підтримати окремі авіапідприємства з метою удосконалення і запровадження нових та конкурентоспроможних цін;

бажаючи забезпечити найвищий рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки при міжнародних повітряних перевезеннях, та підтверджуючи своє найуважливіше ставлення щодо дій чи загрози дій проти безпеки повітряних суден, які ставлять під загрозу безпеку особи або майна, згубно впливають на здійснення повітряних перевезень, підривають довіру громадськості до безпеки польотів цивільної авіації;

будучи учасниками Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року; та

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення повітряного сполучення між їх відповідними територіями та за їх межами,

погодилися про таке :

СТАТТЯ 1 ВИЗНАЧЕННЯ

Якщо інше не встановлено, у цій Угоді термін :

а. "авіаційні власті" означає щодо Сполучених Штатів Америки - Департамент транспорту або його наступника, а щодо України- Державний департамент авіаційного транспорту або його наступника;

б. "Угода" означає цю Угоду, її Додатки та будь-які поправки до неї;

с. "повітряне перевезення" означає будь-яку експлуатацію повітряного судна, здійснену з метою громадського перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти окремо чи комбіновано, за винагороду чи за наймом;

д. "Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго сьомого грудня 1944 року, і містить :

(1) будь-яку поправку, що набула чинності згідно зі Статтею 94(а) Конвенції та ратифікована обома Сторонами; та

(2) будь-який додаток чи будь-яку поправку до нього, що прийнято згідно зі Статтею 90 Конвенції, у тій мірі в якій такий додаток або поправка в будь-який певний час є діючими для обох Сторін.

е. "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке призначене та отримало дозвіл відповідно до Статті 3 цієї Угоди;

ф. "повна сума видатків" означає суму видатків щодо обслуговування, яке надається, разом з помірною сумою адміністративних видатків та помірне відшкодування після амортизації активів;

г. "міжнародне повітряне перевезення" означає повітряне перевезення, яке здійснюється через повітряний простір над територією більш ніж однієї держави;

г. "ціна" означає будь-яку плату, ставку або збір за перевезення повітряним транспортом пасажирів (та їхнього багажу) та/чи вантажу (за винятком пошти), котрі встановлюються

авіапідприємствами, включаючи їхніх представників, та умови, що регулюють прийнятність застосування такої плати, ставки чи збору;

і. "зупинка з некомерційними цілями" означає посадку з будь-якою іншою метою, ніж прийняття на борт чи зняття пасажирів, багажу, вантажу та/чи пошти, що перевозяться повітряним транспортом;

ж. "збір з користувачів" означає збір, що стягується з авіапідприємств за користування аеропортом, аеронавігаційними засобами або засобами щодо авіаційної безпеки та послугами, включаючи пов'язані з ними послуги та засоби.

СТАТТЯ 2 НАДАННЯ ПРАВ

1. Згідно з положеннями Додатка V, кожна Сторона надає іншій Стороні для здійснення міжнародних повітряних перевезень авіапідприємствами іншої Сторони такі права :

- а. право здійснювати політ без посадки через її територію;
- б. право здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями; та
- с. права, іншим чином визначені в цій Угоді.

2. Міжнародні повітряні сполучення, на здійснення котрих призначені авіапідприємства Сторін отримуватимуть дозволи, будуть встановлюватися відповідно до Додатка I та Додатка II.

3. Зазначене в пункті 1 цієї Статті не буде розглядатися як надання призначеним авіапідприємствам однієї Сторони права виконувати повітряні перевезення між пунктами на території іншої Сторони (каботаж).

СТАТТЯ 3 ПРИЗНАЧЕННЯ ТА НАДАННЯ ДОЗВОЛУ

1. Кожна Сторона з дотриманням положень Додатка I та Додатка II матиме право призначати авіапідприємства для здійснення міжнародних повітряних перевезень відповідно до цієї Угоди, а також відкликати чи змінити ці призначення. Ці призначення будуть передаватися іншій Стороні в письмовій формі по дипломатичних каналах, і будуть засвідчувати, чи авіапідприємство має право здійснювати тип повітряних перевезень, зазначений у Додатку I чи в Додатку II, або в них обох.

2. Після одержання такого призначення та заявок від призначеного авіапідприємства за формою та з дотриманням порядку, що передбачені для отримання дозволів на польоти та технічних дозволів, інша Сторона буде надавати відповідні дозволи на польоти та технічні дозволи з мінімальною процедурною затримкою за умови, що :

а. переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним належать Стороні, що призначає авіапідприємство, громадянам цієї Сторони, чи їм обом;

б. призначене авіапідприємство має все необхідне для того, щоб задовольняти умови, передбачені законами та правилами, які звичайно застосовуються при здійсненні міжнародних повітряних перевезень Стороною, яка розглядає заявку чи заявки, та

с. Сторона, що призначає авіапідприємство, встановлює та впроваджує стандарти, котрі зазначені в Статті 6 (Безпека польотів) та в Статті 7 (Авіаційна безпека).

СТАТТЯ 4 СКАСУВАННЯ ДОЗВОЛУ

1. Кожна Сторона може скасувати, призупинити або обмежити дозволи на польоти чи технічні дозволи авіапідприємства, призначеного іншою Стороною, коли :

а. переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним не належать іншій Стороні, громадянам іншої Сторони, чи їм обом;

б. авіапідприємство не дотримується законів та правил, зазначених у Статті 5 цієї Угоди (Застосування законів); або

с. інша Сторона не забезпечує і не впроваджує стандарти, зазначені в Статті 6 (Безпека польотів).

2. Якщо негайні заходи не є необхідними для запобігання подальшому порушенню положень підпунктів 1б, 1с цієї Статті, права, зазначені в цій Статті, будуть використовуватися лише після консультації з іншою Стороною.

3. Ця Стаття не обмежує права будь-якої Сторони призупиняти, обмежувати або встановлювати умови щодо повітряних послуг відповідно до положень Статті 7 (Авіаційна безпека).

СТАТТЯ 5 ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНІВ

1. При вході на територію однієї Сторони, перебуванні в її межах або відправленні з неї авіапідприємства іншої Сторони будуть дотримуватися її законів та правил щодо експлуатації та навігації повітряних суден.

2. При вході на територію однієї Сторони, перебуванні в її межах або відправленні з неї її закони та правила щодо прибуття на її територію або відправлення з неї пасажирів, екіпажу чи вантажу на борту повітряних суден (включно з правилами щодо входу, випуску, авіаційної безпеки, імміграції, паспортів, митниці та карантину або, у випадку пошти, поштові правила) будуть дотримуватися цими пасажирами, екіпажем або від їх імені, а також поширюватися на вантаж авіапідприємств іншої Сторони.

3. Сторони без обмеження будуть завчасно надавати візи зі строком дійсності не менш, ніж двадцять чотири місяці для всіх членів льотного екіпажу повітряних суден та бортового персоналу кожного призначеного авіапідприємства, що здійснює регулярні сполучення. Ці візи будуть дійсними для будь-якої кількості рейсів до території іншої Сторони або з неї протягом періоду їх дії.

4. Сторони будуть завчасно надавати візи відповідної тривалості та типу для членів льотного екіпажу повітряних суден та бортового персоналу кожного призначеного авіапідприємства, що виконує чартерні повітряні перевезення.

5. Сторони без обмеження будуть завчасно надавати візи зі строком дійсності не менш, ніж дванадцять місяців для персоналу призначених авіапідприємств та для урядових офіційних осіб іншої Сторони, які займаються сферою цивільної авіації. Ці візи будуть дійсними для будь-якої кількості візитів на територію іншої Сторони та з неї протягом строку їх дії.

СТАТТЯ 6 БЕЗПЕКА ПОЛЬОТІВ

1. Сторони будуть вживати необхідних заходів для забезпечення безпечного й ефективного виконання повітряних перевезень, що охоплюються цією Угодою.

2. З метою здійснення повітряних перевезень, передбачених цією Угодою, кожна Сторона буде визнавати дійсними посвідчення про придатність до польотів, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними іншою Стороною, та строк дії яких не вичерпаний, за умови, що вимоги щодо таких посвідчень чи свідоцтв принаймні еквівалентні мінімальним стандартам, які можуть встановлюватися згідно з Конвенцією. Кожна Сторона, однак, при польотах над своєю власною територією може відмовитися визнати дійсними посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, що видані її власним громадянам іншою Стороною або визнані нею дійсними.

3. Кожна Сторона може запитати консультації відносно стандартів з безпеки польотів, які встановлюються іншою Стороною щодо аеронавігаційних засобів, льотного екіпажу, повітряних суден, та щодо здійснення польотів призначеними авіапідприємствами. Якщо після таких консультацій одна Сторона вважає, що інша Сторона неефективно встановлює і впроваджує стандарти з безпеки польотів і вимоги в цих сферах, котрі принаймні еквівалентні мінімальним стандартам, що можуть встановлюватися згідно з Конвенцією, іншу Сторону буде повідомлено про такі зауваження та кроки, які вважаються необхідними щоб досягти відповідності цим мінімальним стандартам; а інша Сторона вживе відповідних заходів, щоб виправити стан справ. Кожна Сторона залишає за собою право вживати заходи, передбачені в Статті 4, у випадку, коли інша Сторона у розумні строки не вживає відповідних заходів для виправлення стану справ.

СТАТТЯ 7 АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями за міжнародним правом Сторони підтверджують, що їхнє взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання становить невід'ємну частину цієї Угоди.

2. Сторони будуть на прохання надавати всю необхідну допомогу одна одній для запобігання актам незаконного захоплення цивільного повітряного судна, актам саботажу та іншим протиправним діям, спрямованим проти безпеки цього повітряного судна, пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.

3. Сторони будуть діяти відповідно до положень Конвенції про

злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року, і додаткового до неї Протоколу про боротьбу з протизаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують цивільну авіацію, підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року.

4. Сторони будуть діяти відповідно до всіх стандартів авіаційної безпеки та відповідної рекомендованої практики, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації та визначених як Додатки до Конвенції; вони будуть вимагати, щоб експлуатанти повітряних суден їх реєстрації або експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності чи постійного проживання на їхніх території, та експлуатанти аеропортів на їх території діяли згідно з цими положеннями з авіаційної безпеки.

5. Кожна Сторона погоджується додержуватися положень з безпеки, котрі передбачаються іншою Стороною щодо входу на територію цієї іншої Сторони, відправлення з неї або щодо перебування в її межах. Кожна Сторона буде вживати відповідних заходів у межах своєї території для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, поклажі, багажу, вантажу, пошти та бортових запасів перед та під час прийняття на борт чи навантаження. Кожна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Сторони щодо спеціальних заходів безпеки у випадку конкретної загрози.

6. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки цього повітряного судна, його пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, Сторони будуть надавати одна одній допомогу шляхом полегшення зв'язку та інших відповідних заходів згідно з Додатком 17 Конвенції, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій чи загрози дій.

7. З метою забезпечення найвищого рівня авіаційної безпеки авіаційні власті забезпечать співробітництво та обмін інформацією у сфері авіаційної безпеки для запобігання незаконному втручанням у діяльність цивільної авіації та посилення конкретних заходів безпеки

в діючих аеропортах, та заходів безпеки, що передбачаються при розвитку нового аеропорту і при проектуванні повітряних суден. Однією із задач обміну інформацією є вдосконалення виявлення вогнепальної зброї та недопущення підкладання пластикових вибухових речовин.

8. Коли Сторона має обґрунтовані підстави вважати, що інша Сторона відхилилася від дотримання положень з авіаційної безпеки цієї Статті, авіаційні власті цієї Сторони можуть запитати негайних консультацій з авіаційними властями іншої Сторони. Немоżliвість досягнення задовільної згоди протягом 15 днів від дати такого залиту створить підстави для відмови в наданні, скасування, обмеження дозволу на польоти або технічного дозволу авіапідприємства чи авіапідприємств іншої Сторони, або встановлення умов щодо цих дозволів. Коли це вкрай необхідно, Сторона може вживати тимчасових заходів до вичерпання 15 днів.

СТАТТЯ 8 КОМЕРЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ

1. Відповідно до Додатка IV авіапідприємства однієї Сторони можуть відкривати офіси на території іншої Сторони для реклами та продажу повітряних перевезень.

2. Відповідно до Додатка IV авіапідприємства однієї Сторони можуть з дотриманням законів та правил іншої Сторони щодо в'їзду, перебування та працевлаштування направляти на територію іншої Сторони та утримувати на ній управлінський, комерційний, технічний, експлуатаційний та інший штат спеціалістів, необхідний для забезпечення повітряних перевезень.

3. Відповідно до Додатка IV кожне призначене авіапідприємство може здійснювати своє власне наземне обслуговування на території іншої Сторони ("самостійний хендлінг") або, на свій розсуд, вибрати на конкурентній основі агентів для здійснення такого обслуговування в повному обсязі або частково. Користування цими правами буде залежати лише від фізичних і технічних обмежень, що впливають з вимог безпеки аеропорту. Коли такі вимоги перешкоджають здійсненню самостійного хендлінгу, наземні послуги будуть надаватися на недискримінаційній та рівній основі всім авіапідприємствам; збори будуть базуватися на сумі видатків щодо наданих послуг, а ці послуги будуть такими, що їх можна порівняти по типу та якості з послугами, які б надавалися при можливості здійснення самостійного хендлінгу.

4. Відповідно до Додатка IV кожне авіапідприємство може здійснювати продаж повітряних перевезень на території іншої Сторони безпосередньо чи, на розсуд авіапідприємства, через своїх агентів, або одночасно використовувати обидві ці можливості; однак, у випадку виконання чартерного рейсу, це право буде регулюватися чартерними правилами країни, в якій починається чартерний рейс, що пов'язано з національною безпекою, захистом грошових коштів пасажирів, прав пасажирів на відмову від польоту та повернення грошових сум. Відповідно до Додатка IV кожне авіапідприємство може продавати ці перевезення, а будь-яка особа буде вільно їх купувати у валюті цієї території або у вільно конвертованій валюті з дотриманням застосованих недискримінаційних правил та законів щодо ліцензування.

5. Кожне авіапідприємство може конвертувати та переказувати до своєї країни у разі потреби суми місцевих прибутків, що залишаються після оплати місцевих видатків. Дозвіл на конвертацію та переказ буде надаватися швидко, без обмежень щодо них чи їхнього оподаткування за курсом обміну, що застосовується при поточних операціях і переказі на дату, коли авіапідприємство подає першу заявку на переказ.

6. Авіапідприємствам однієї Сторони буде дозволено сплачувати місцеві видатки на території іншої Сторони в місцевій валюті, включно з придбанням палива. На свій розсуд авіапідприємства однієї Сторони можуть сплачувати такі видатки на території іншої Сторони у вільно конвертованій валюті відповідно до місцевого валютного регулювання.

7. Авіапідприємствам однієї Сторони буде дозволено мати банківські рахунки, відкриті на своє власне ім'я на території іншої Сторони у валюті будь-якої Сторони або, на розсуд авіапідприємства, у будь-якій вільно конвертованій валюті.

СТАТТЯ 9 МИТО ТА ЗБОРИ

1. Після прибуття на територію іншої Сторони повітряні судна призначених авіапідприємств іншої Сторони, що здійснюють повітряні перевезення, їхнє комплектне обладнання, наземне обладнання, паливо, мастильні матеріали, технічні запаси, що споживаються, запасні частини (включно з двигунами), бортові запаси (включно але не обмежуючись такими товарами як продукти харчування,

безалкогольні та алкогольні напої, тютюнові вироби та інші продукти, призначені для продажу пасажиром або для користування ними протягом рейсу в обмежених кількостях) та інші товари, що призначені для використання або використовуються виключно у зв'язку з експлуатацією чи технічним обслуговуванням повітряних суден, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення, будуть звільнятися на основі взаємності від усіх імпорتنих обмежень, сплати податків на рухоме майно та податків на капітал, сплати мита, акцизних податків та подібних зборів та податків, що стягуються національними властями і не базуються на сумі видатків щодо наданого обслуговування, за умови, що таке обладнання та запаси залишаються на борту повітряних суден.

2. Також будуть звільнятися на основі взаємності від сплати мита, зборів та податків, зазначених у пункті 1 цієї Статті, за винятком зборів за надане обслуговування :

a. бортові запаси, які ввозяться на територію однієї Сторони або отримані на ній, та взяті на борт у межах обґрунтованих лімітів для використання на борту відправленого повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Сторони, яке здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси будуть використовуватися на частині польоту, що виконується над територією Сторони, де їх прийнято на борт;

b. наземне обладнання та запасні частини, включно з двигунами, які ввозяться на територію Сторони для обслуговування, підтримки технічного стану чи ремонту повітряних суден авіапідприємства іншої Сторони, що використовуються в міжнародних повітряних перевезеннях; та

c. паливо, мастильні матеріали та технічні запаси, що споживаються, та які ввозяться на територію Сторони або отримані на ній для використання на борту повітряних суден призначеного авіапідприємства іншої Сторони, що здійснює міжнародні повітряні перевезення, навіть якщо ці запаси будуть використовуватися на частині польоту, який виконується над територією Сторони, де вони взяті на борт.

3. Може бути висунуто вимогу, щоб обладнання і запаси, зазначені в пунктах 1 та 2 цієї Статті, зберігалися під наглядом або контролем відповідних властей.

4. Звільнення, передбачені цією Статтею, будуть також застосовуватися у випадках, коли призначені авіапідприємства однієї Сторони уклали з іншим авіапідприємством, яке також користується такими звільненнями іншої Сторони, контракти щодо позичання чи передачі на території іншої Сторони товарів, зазначених у пунктах 1 і 2 цієї Статті.

5. Призначені авіапідприємства однієї Сторони з дотриманням законів та правил іншої Сторони, що стосуються мита та зборів, можуть ввозити й утримувати у кожному з пунктів на договірних лініях на території іншої Сторони матеріали й обладнання, необхідні цим авіапідприємствам для забезпечення та реклами авіаційних перевезень. Надруковані каталоги, прейскуранти, торговельні повідомлення або туристична чи інша література (включно з плакатами) будуть ввозитися безмитно.

СТАТТЯ 10 ЗБОРИ З КОРИСТУВАЧІВ

1. Збори за користування, котрі можуть стягуватися компетентними властями або органами кожної Сторони, що їх встановлюють, з авіапідприємств іншої Сторони, будуть справедливими, обґрунтованими, рівно розподіленими між категоріями користувачів і такими, що не є неправомірно дискримінаційними. У будь-якому випадку збори за користування будуть стягуватися з усіх авіапідприємств кожної Сторони не менш сприятливих умов, ніж найбільш сприятливі умови, котрі при стягненні зборів в цей же час надаються будь-якому іншому авіапідприємству, яке здійснює подібні міжнародні повітряні перевезення.

2. Збори за користування, які стягуються з авіапідприємств іншої Сторони, можуть відображати, але без перевищення, рівнорозподілену частку повної суми видатків, які несуть ці компетентні власті або органи, що встановлюють збори, при наданні для користування відповідного аеропорту, його навколишнього середовища, засобів щодо авіаційної безпеки й аеронавігаційних засобів та послуг в аеропорту

та в межах аеропортової системи. Ці збори можуть передбачати обґрунтовану ставку відшкодування після повного зносу. Обладнання та послуги, за які стягуються збори, надаються на основі ефективності та економічності. Перед змінами зборів з користувачів буде надсилатися повідомлення з їх обґрунтуванням.

3. Кожна Сторона буде сприяти проведенню на своїй території консультацій між її компетентними властями й органами, що встановлюють збори, та авіапідприємствами, котрі користуються засобами та послугами, щоб забезпечити обмін такою інформацією, який може бути необхідним для ретельного перегляду обґрунтованості зборів.

4. Жодна із Сторін не буде вдаватися до процедур врегулювання спорів відповідно до Статті 14 у випадку порушення положень цієї Статті, якщо тільки (а) вона неспроможна переглянути збір або практику, що є предметом претензії іншої Сторони, протягом розумного періоду; чи (б) після такого перегляду вона не зможе вжити всіх заходів в межах своєї власті для зміни будь-якого збору або практики, котрі не відповідають цій Статті.

СТАТТЯ 11 СПРАВЕДЛИВА КОНКУРЕНЦІЯ

1. Кожна Сторона дозволить призначеним авіапідприємствам обох Сторін користуватися справедливою й рівною можливістю конкурувати при здійсненні міжнародних повітряних перевезень, які охоплюються цією Угодою.

2. Кожна Сторона вживає всіх відповідних заходів у межах своєї юрисдикції, щоб ліквідувати всі форми дискримінації та недобросовісної конкурентної практики, що негативно впливають на конкурентоспроможність авіапідприємств іншої Сторони.

3. Відповідно до Додатків I та II кожна Сторона дозволить кожному призначеному авіапідприємству визначати частоту та ємність міжнародних перевезень, котрі воно пропонує, на основі комерційного аналізу ринку; відповідно до цього права жодна Сторона не буде в односторонньому порядку обмежувати обсяг перевезень, частоту чи регулярність сполучення, або тип чи типи повітряних суден, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами іншої Сторони за винятком випадків, коли це може вимагатися з митних, технічних, експлуатаційних причин або причин щодо охорони навколишнього середовища за одноманітних умов відповідно до Статті 15 Конвенції.

4. Жодна Сторона не буде накладати чи дозволяти своїм призначеним авіапідприємствам користуватися правом першої відмови відносно призначених авіапідприємств іншої Сторони або встановлювати відносно них підвищений коефіцієнт співвідношення.

вимогу сплати необгрунтованого збору або будь-яку іншу вимогу щодо ємності, частоти чи обсягу перевезень, які були б несумісними з цілями цієї Угоди.

5. Жодна Сторона не буде вимагати від авіапідприємств іншої Сторони подання на затвердження розкладів, програм чартерних польотів чи експлуатаційних планів за винятком випадків, коли це може вимагатися на недискримінаційній основі з метою забезпечення одноманітних умов, як передбачено пунктом 3 цієї Статті чи як може спеціально дозволятися в будь-якому Додатку до цієї Угоди. Якщо Сторона буде вимагати подання з інформаційними цілями, вона зведе до мінімуму перепони вимог щодо подання та процедур щодо авіаперевізних посередників і щодо призначених авіапідприємств іншої Сторони.

СТАТТЯ 12 ВСТАНОВЛЕННЯ ЦІН

1. Кожна Сторона дозволить застосовувати ціни за повітряні перевезення, що встановлюються кожним призначеним авіапідприємством і мають ринкову комерційну основу. Втручання Сторін буде зведене до:

a. запобігання необгрунтовано дискримінаційним цінам чи практиці;

b. захисту споживачів від цін, які є надмірно високими або обмеженими в застосуванні внаслідок зловживання домінуючим положенням;

c. захисту авіапідприємств від цін, які штучно занижені внаслідок прямої чи непрямой державної субсидії або підтримки; та

d. захисту авіапідприємств від цін, що штучно занижені та застосовуються з метою ліквідації конкуренції.

2. Кожна Сторона може вимагати повідомлення або подання її авіаційним властям цін, які запропоновані до стягнення за перевезення з її території та до неї авіапідприємствами іншої Сторони. Повідомлення або подання цін авіапідприємствами обох Сторін може вимагатися не більш ніж за 30 днів до запропонованої дати набуття ними чинності. В окремих випадках повідомлення або подання може дозволятися за коротший термін часу ніж звичайно вимагається.

3. Жодна Сторона не буде вживати односторонніх заходів для запобігання введенню або продовженню строку дії ціни, яку запропоновано до стягнення або яку стягує (а) авіапідрприємство будь-якої Сторони за міжнародне повітряне перевезення між територіями Сторін, або (б) авіапідрприємством однієї Сторони за міжнародне повітряне перевезення між територією іншої Сторони та будь-якою іншою країною, включно в обох випадках з перевезенням на основі "інтерлайну" або "інтралайну". Якщо будь-яка Сторона вважає, що будь-яка така ціна не відповідає положенням, зазначеним у пункті 1 цієї Статті, вона запитає консультацій та повідомить якомога швидше іншу Сторону про причини свого незадоволення. Ці консультації відбудуться не пізніше 30 днів після отримання запиту, і Сторони будуть співробітничати у сфері охорони інформації, необхідної для вирішення питання. Якщо Сторони досягнуть домовленості щодо ціни, про незгоду з якою подано повідомлення, кожна Сторона докладатиме всіх можливих зусиль, щоб практично реалізувати домовленість. При відсутності такої взаємної згоди цю ціну буде введено в дію або строк її дії буде продовжено. У разі, коли після першої консультації Сторони не досягають згоди з питання ціни, може бути проведено другу консультацію, якщо Сторони погоджуються з тим, що вона є необхідною.

СТАТТЯ 13 КОНСУЛЬТАЦІЇ

Будь-яка Сторона може в будь-який час запитати консультацій щодо цієї Угоди. Такі консультації розпочнуться якомога швидше, але не пізніше 60 днів з дати отримання іншою Стороною запиту, якщо тільки не погоджено інше.

СТАТТЯ 14 ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

1. Будь-яких спір, що виникає з питань, які охоплюються цією Угодою, котрий не врегульовано у першому раунді офіційних консультацій за винятком консультацій, які можуть проводитися згідно з пунктом 3 Статті 12 (Встановлення цін), може бути передано за згодою Сторін для вирішення будь-якій особі чи органу. Якщо Сторони так не домовляться, спір буде на прохання будь-якої Сторони винесений на арбітражне врегулювання відповідно до процедур, викладених нижче.

2. Арбітражне врегулювання буде здійснюватися судом у складі трьох арбітрів, який буде створено відповідно до нижченаведених підпунктів :

а. протягом 30 днів після отримання запиту на арбітражне врегулювання кожна Сторона назве одного арбітра. Протягом 60 днів після того, як ці два арбітри названі, вони за погодженням призначать третього арбітра, який буде діяти як Голова арбітражного суду;

б. якщо будь-яка Сторона не може назвати арбітра, або якщо третього арбітра не призначено відповідно до підпункту (а) цього пункту, будь-яка Сторона може звернутися до Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації з проханням призначити необхідного арбітра чи арбітрів протягом 30 днів. Якщо Президент Ради буде громадянином однієї із Сторін, найстарший віце-президент, якого не усунуто на цій підставі, зробить призначення.

3. Якщо не погоджено інше, арбітражний суд визначить межі своєї юрисдикції відповідно до цієї Угоди та встановить свою власну процедуру. Створений суд матиме юрисдикцію виносити тимчасові рішення до свого остаточного рішення. За рішенням суду або на прохання будь-якої зі Сторін засідання з метою визначення остаточних обставин справи, що повинні бути розглянуті, та конкретних процедур, яких треба дотримуватися, будуть проведені не пізніше 15 днів після того, як суд повністю створено.

4. Якщо не погоджено інше, кожна Сторона подасть меморандум протягом 45 днів з дати, коли суд повністю створено. Зідповіді будуть надаватися протягом наступних 60 днів. Суд проведе слухання на прохання будь-якої Сторони чи, на свій розсуд, протягом 15 днів після надання відповідей.

5. Суд буде намагатися винести письмове рішення протягом 30 днів після завершення слухання або, якщо слухання не проводилося, після дати подання обох відповідей. Рішення більшості арбітрів суду буде переважати.

6. Сторони можуть подавати запити про надання роз'яснення рішення протягом 15 днів після його винесення, і таке роз'яснення має бути надано протягом 15 днів від такого запиту.

7. Кожна Сторона відповідно до свого національного законодавства в повному обсязі практично реалізує будь-яке рішення або висновки арбітражного суду.

8. Видатки арбітражного суду, включно з винагородою та видатками арбітрів, буде розподілено Сторонами нарівно. Видатки, понесені Президентом Ради Міжнародної організації цивільної авіації у зв'язку з процедурами пункту 2b цієї Статті, будуть вважатися за частину видатків арбітражного суду.

СТАТТЯ 15 ПРИПИНЕННЯ ЧИННОСТІ

Будь-яка Сторона може в будь-який час надіслати іншій Стороні письмове повідомлення про своє рішення припинити чинність цієї Угоди. Таке повідомлення буде одночасно надіслане до Міжнародної організації цивільної авіації. Ця Угода припинить чинність опівночі (за місцевим часом тієї Сторони, яка отримала відповідне повідомлення) в останній день року з дати отримання повідомлення іншою Стороною, якщо тільки це повідомлення не відкликано за згодою Сторін до закінчення цього періоду.

СТАТТЯ 16 РЕЄСТРАЦІЯ В ІСАО

Ця Угода та всі поправки до неї будуть зареєстровані в Міжнародній організації цивільної авіації.

СТАТТЯ 17 НАБУТТЯ ЧИННОСТІ

Ця Угода набуває чинності з дати підписання.

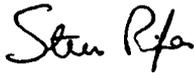
Після набуття чинності ця Угода замінює у відносинах між Україною та Сполученими Штатами Америки Угоду між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік та Урядом Сполучених Штатів Америки від 1 червня 1990 року з Додатками в повному

обсязі, до якої були внесені поправки Протоколом між Урядом Сполучених Штатів Америки та Урядом України від 10 травня 1995 року, та Додаткову Угоду від 4 листопада 1966 року з поправками.

На підтвердження чого ті, що нижче підписалися, будучи належним чином уповноваженими на це своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в м. Києві "5" червня 2000 р. у двох примірниках англійською й українською мовами, усі тексти мають однакову силу.

**ЗА УРЯД СПОЛУЧЕНИХ
ШТАТІВ АМЕРИКИ**



ЗА УРЯД УКРАЇНИ



ДОДАТОК І

РЕГУЛЯРНЕ ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

РОЗДІЛ 1

А. Незалежно від першого речення пункту 1 Статті 3, кожна Сторона матиме право призначити не більше чотирьох авіапідприємств для здійснення комбінованих (пасажирсько-вантажних) сполучень і не більше двох авіапідприємств для здійснення повністю вантажних перевезень по маршрутах, зазначених у Розділі 2 цього Додатка.

В. Авіапідприємства, що здійснюють сполучення між територіями Сторін виключно на основі договорів код-шерінгу з авіапідприємствами іншої Сторони або з авіапідприємствами третьої країни, призначатимуться відповідно до Статті 3 цієї Угоди, і враховуватимуться з дотриманням викладених вище обмежень щодо призначень.

РОЗДІЛ 2

Авіапідприємства однієї Сторони, котрі призначені згідно з цим Додатком, відповідно до умов свого призначення матимуть право здійснювати регулярні міжнародні повітряні перевезення (1) між пунктами за наступними маршрутами, та (2) між пунктами на таких маршрутах і пунктами в третіх країнах через пункти на території Сторони, яка призначила авіапідприємства.

А. Маршрути для авіапідприємства чи авіапідприємств, призначених Урядом Сполучених Штатів Америки :

Із Сполучених Штатів Америки:

1. через чотири європейські проміжні пункти¹ до Києва та Одеси з повним обсягом комерційних прав при здійсненні перевезень без код-шерінгу і без місцевих комерційних прав при здійсненні код-шерінгових перевезень з авіапідприємствами третьої країни; та

2. до Києва, Одеси, Львова, Дніпропетровська і трьох українських пунктів, що будуть взаємно погоджені, та до десяти

¹ Проміжні пункти вибиратимуться Урядом Сполучених Штатів Америки і можуть змінюватися шляхом письмового повідомлення за один місяць, що надсилається дипломатичними каналами.

українських пунктів при здійсненні код-шерінгових перевезень з національними авіапідприємствами без місцевих комерційних прав.

В. Маршрути для авіапідприємства чи авіапідприємств, призначених Урядом України :

З України :

1. при здійсненні лише код-шерінгових перевезень через чотири європейські проміжні пункти² до двох пунктів Сполучених Штатів на вибір України³ без місцевих комерційних прав; та

2. до Нью-Йорка, Чикаго, Вашингтона, О.К., Лос-Анжелеса, Бангора, трьох пунктів Сполучених Штатів Америки, що будуть взаємно погоджені, та до десяти пунктів Сполучених Штатів Америки при здійсненні код-шерінгових перевезень з національними авіапідприємствами без місцевих комерційних прав і далі до трьох пунктів за межами з повним обсягом комерційних прав.

РОЗДІЛ 3

А. Незалежно від пункту 3 Статті 11, авіапідприємства кожної Сторони, призначені для комбінованого перевезення, можуть здійснювати польоти з частотою до вісімнадцяти (18) щотижневих рейсів у обидва кінці, а авіапідприємства кожної Сторони, призначені для суто вантажного перевезення, можуть здійснювати до чотирьох (4) щотижневих рейсів у обидва кінці за маршрутами, зазначеними у Розділі 2.

В. Зазначена вище частота рейсів може збільшуватися відповідно до Статті 13 цієї Угоди. Додаткові ділянки, що експлуатуються призначеними авіапідприємствами однієї Сторони, не рахуватимуться як частота рейсів, але вони мають бути завчасно схвалені авіаційними властями іншої Сторони.

РОЗДІЛ 4

Кожне призначене авіапідприємство на свій розсуд може на будь-якому або всіх рейсах :

1. здійснювати польоти у будь-якому або обох напрямках;

² Проміжні пункти вибиратимуться Урядом України і можуть змінюватися шляхом письмового повідомлення за одяв місць, що надсилається дипломатичними каналами

³ Два пункти у Сполучених Штатах Америки вибиратимуться серед тих, що зазначені на маршруті України В(2).

2. комбінувати різні номери рейсів під час експлуатації одного повітряного судна;

3. обслуговувати пункти на маршрутах у будь-якій комбінації, а також у будь-якому порядку (що може включати обслуговування проміжних пунктів як пунктів за межами, а пунктів за межами, як проміжних пунктів);

4. пропускати зупинки у будь-якому пункті або пунктах;

5. обслуговувати будь-який проміжний пункт або пункт за межами, що не зазначені на маршруті у Розділі 2 вище, на основі "сліпого сектора"; та

6. переміщувати вантаж, що перевозиться, з одного зі своїх повітряних суден на будь-яке зі своїх інших повітряних суден у будь-якому пункті на маршрутах; без обмежень щодо напрямків та географії польотів та без втрати будь-якого права перевозити вантаж, користування яким дозволяється будь-яким іншим чином згідно з цією Угодою, за умови, що сполучення починається або закінчується на території Сторони, яка призначає авіапідприємство.

РОЗДІЛ 5

На будь-якій частині чи частинах маршрутів, зазначених вище, призначене авіапідприємство може здійснювати міжнародні повітряні перевезення без будь-якого обмеження щодо заміни у будь-якому пункті на маршруті типу чи кількості повітряних суден, що експлуатуються, за умови, що у напрямку на відправлення перевезення за такий пункт є продовженням перевезення з території Сторони, яка призначила авіапідприємство, та, у напрямку на приліт, перевезення на територію Сторони, яка призначила авіапідприємство, є продовженням перевезення за такий пункт.

РОЗДІЛ 6

Здійснюючи або пропонуючи до виконання дозволених перевезення по договірних лініях, будь-яке призначене авіапідприємство або авіапідприємства будь-якої Сторони, які мають відповідний дозвіл на здійснення такого сполучення, можуть на основі взаємності та згідно з вимогами, що звичайно застосовуються до таких договорів, укладати договори про співробітництво у галузі маркетингу, такі як договори щодо блоку-спейсу, договори код-шерінгу або договори лізингу з іншими авіапідприємствами (включно з авіапідприємствами третіх країн), які також мають відповідні повноваження, за умови, що ці договори не включають каботажу або спільного фонду доходів.

РОЗДІЛ 7

А. Призначені авіапідприємства кожної Сторони можуть використовувати чотири (4) код-шерінгові можливості згідно з договорами код-шерінгу (які можуть включати договори щодо блокуд-спейсу) між авіапідприємством однієї Сторони та авіапідприємством третьої країни через проміжні пункти і до пунктів призначення, зазначених у Розділах 2(А)(1) та 2(В)(1). У цьому пункті "код-шерінгова можливість" означає одну комбінацію однієї пари код-шерінгових партнерів та одну пару міст, що визначаються таким чином :

1. пара код-шерінгових партнерів - це авіапідприємство однієї Сторони та авіапідприємство третьої країни, та

2. пара міст - це кінцева частина на маршруті між проміжним пунктом третьої країни і пунктом призначення на території іншої Сторони.

Чотири код-шерінгові можливості можуть включати більше, ніж одну пару міст і більше, ніж одну пару код-шерінгових партнерів⁴

В. частота рейсів, за якими здійснюються код-шерінгові перевезення, рахуватимуться таким чином :

1. Регулярні повітряні перевезення, що здійснюються за код-шерінговими договорами між авіапідприємствами Сторін, не будуть зараховані до рамок обмежень частоти польотів, зазначених у Розділі 3.

2. Регулярні повітряні перевезення між територіями Сторін, які здійснюються за код-шерінговими договорами з третьою країною, коли авіапідприємство Сторони не виконує польотів на повітряному судні на територію іншої Сторони та з неї, будуть зараховані першій Стороні у половинному розмірі в межах тієї частоти польотів, яку зазначено в Розділі 3.

РОЗДІЛ 8

Незважаючи на будь-яке положення цієї Угоди,

⁴ Пари міст для кожної код-шерінгової можливості можуть змінюватися шляхом завчасного письмового повідомлення за один місяць, що надсилається дипломатичними каналами.

авіапідприємствам обох Сторін буде дозволено без обмежень використовувати у зв'язку з міжнародними повітряними перевезеннями будь-які наземні перевезення вантажів до будь-яких пунктів на територіях Сторін чи третіх країн, або з них, включно з перевезеннями до всіх аеропортів із засобами митного контролю та з них, і включно, де це застосовується, з правом перевозити вантаж до пункту, що знаходиться під митним контролем, з дотриманням відповідних законів і правил. Такий вантаж, незалежно від наземного або повітряного перевезення, повинен мати доступ до митних процедур та засобів митного контролю в аеропорту. Авіапідприємства можуть здійснити вибір щодо виконання своїх власних наземних перевезень чи забезпечити їх шляхом договорів з іншими наземними перевізниками, включно з наземними перевезеннями, що здійснюються іншими авіапідприємствами і непрямими авіавантажними перевізниками. Такі перевезення вантажу різними видами транспорту можуть надаватися за однією наскрізною ціною, що комбінує повітряне і наземне перевезення, за умови, що ті, хто відправляє вантаж, не вводяться в оману щодо фактів стосовно такого перевезення.

РОЗДІЛ 9

Строк чинності цього Додатка закінчується 31 грудня 2001 року, якщо інше не буде погоджено до цієї дати. Сторони погоджуються провести консультації за шість місяців до дати закінчення строку дії з метою продовження строку дії положень цього Додатка чи його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та припинення чинності.

Д О Д А Т О К ІІ
ЧАРТЕРНІ ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
РОЗДІЛ 1

Авіапідприємства, призначені згідно з цим Додатком, відповідно до умов свого призначення матимуть право здійснювати міжнародні чартерні перевезення пасажирів (та їхнього багажу) та/або вантажу (включно, але не обмежуючись відправником вантажу, із здійсненням роздільних та комбінованих (пасажирсько-вантажних) чартерних рейсів):

а. між будь-яким пунктом чи пунктами на території Сторони, яка призначила авіапідприємство, та будь-яким пунктом чи пунктами на території іншої Сторони; та

б. між будь-яким пунктом чи пунктами на території іншої Сторони та будь-яким пунктом чи пунктами в третій країні чи країнах, за умови, що таке перевезення здійснюється через країну перевізника, і має стоп-овер на території країни перевізника принаймні протягом двох ночей, що слідують одна за одною.

Здійснюючи перевезення, що охоплюються цим Додатком, авіапідприємства однієї Сторони, призначені згідно з цим Додатком, також матимуть право :

(1) здійснювати стоп-овери у будь-яких пунктах у межах території будь-якої Сторони або за її межами;

(2) перевозити транзитний вантаж через територію іншої Сторони.

РОЗДІЛ 2

Незалежно від пункту 3 Статті 11, загальна річна кількість чартерних рейсів у обидва кінці для авіапідприємств кожної Сторони не повинна перевищувати :

а. ста п'ятидесяти (150) пасажирських та комбінованих чартерів, на яких можуть перевозитися вантажі лише з території країни авіапідприємства; та

б. семидесяти п'яти (75) вантажних чартерів, на яких може перевозитися вантаж з території будь-якої Сторони.

Кожна Сторона, на основі ввічливості і взаємності, з прихильністю розглядатиме заявки авіапідприємств іншої Сторони на перевезення вантажів, що не охоплюються цим Додатком, та заявок на чартерні рейси понад вищезазначену кількість. Вищезазначена квота може змінюватися за згодою Сторін. Гуманітарні рейси, схвалені

Сторонами як такі, не включатимуться в обмеження кількості, визначеної вище.

РОЗДІЛ 3

Чартерні рейси здійснюватимуться відповідно до чартерних правил країни, з якої починається чартерне перевезення. Якщо Сторона застосовує відмінні правила, інструкції, положення, умови чи обмеження до одного чи декількох своїх авіапідприємств або до авіапідприємств різних країн, кожне призначене авіапідприємство підпадатиме під найменш обмежувальні з цих критеріїв.

Однак зазначене у пункті вище не обмежуватиме права однієї Сторони зажадати від призначеного авіапідприємства чи авіапідприємств іншої Сторони дотримуватися вимог щодо захисту коштів пасажирів і прав пасажирів на відмову від польоту та повернення грошових сум.

РОЗДІЛ 4

За винятком того, що стосується зазначених вище правил захисту споживачів, жодна із Сторін, у разі здійснення чартерних перевезень, дозволених в односторонньому напрямку або за маршрутом у обидва кінці, не вимагатиме від призначеного авіапідприємства іншої Сторони більшого, ніж подання заяви про те, що ці перевезення здійснюються згідно з чинними законами, інструкціями і правилами, зазначеними у Розділі 3 цього Додатка, або заяви про отримання дозволу відповідних авіаційних властей щодо обмеження на користь призначеного авіапідприємства у застосуванні цих інструкцій чи правил.

РОЗДІЛ 5

Строк чинності цього Додатка закінчується 31 грудня 2001 року, якщо інше не буде погоджено до цієї дати. Сторони погоджують ся провести консультації за шість місяців до дати закінчення строку дії положень цього Додатка чи його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та втрати чинності.

ДОДАТОК III

ПРИНЦИПИ НЕДИСКРИМІНАЦІЇ ТА КОНКУРЕНЦІЇ ПРИ КОРИСТУВАННІ АВТОМАТИЗОВАНИМИ СИСТЕМАМИ БРОНЮВАННЯ

Визнаючи, що Стаття 11 (Справедлива конкуренція) Угоди про повітряний транспорт між Україною та Сполученими Штатами гарантує авіапідприємствам обох Сторін "справедливу та рівну можливість конкурувати", виходячи з того, що одним з найважливіших аспектів здатності авіапідприємств конкурувати є здатність інформувати громадськість про свої послуги справедливим та неупередженим чином, та з того, що таким чином, якість інформації про послуги авіапідприємств, доступної для туристичних агентів, які безпосередньо надають таку інформацію подорожуючому загалу, та здатність авіапідприємства запропонувати цим агентам конкурентоспроможні автоматизовані системи бронювання (АСБ) є основою для конкурентних можливостей авіапідприємств,

виходячи з того, що необхідно гарантувати, щоб інтереси споживачів авіатранспортних послуг були захищеними від будь-якого зловживання такою інформацією та її невірною представлення, та з того, що туристичні агенти мають доступ до ефективних конкурентоспроможних автоматизованих систем бронювання,

Сторони відносно договірних міжнародних регулярних пасажирських сполучень, що охоплюються цією Угодою досягли згоди з таких питань :

(1) Сторони погоджуються стосовно АСБ, поєднаних з головними дисплеями, що :

а. Інформація щодо міжнародних повітряних сполучень, включно з стиковками по цих сполученнях, повинна редагуватися та виводитися на дисплей на основі критерію недискримінації та об'єктивності без прямого чи непрямого впливу авіапідприємства чи ринку. Такі критерії повинні застосовуватися однаково до всіх авіапідприємств-учасників.

б. Бази даних АСБ повинні містити якомога повнішу інформацію.

с. Постачальники послуг АСБ не повинні знищувати інформацію, яка подається авіапідприємствами-учасниками; така інформація повинна бути точною і прозорою; наприклад, рейси із заміною повітряного судна та рейси, що здійснюються по код-шерінгу, а також рейси з посадками повинні бути зазначені як такі, що мають ці характеристики.

d. Стосовно всіх АСБ, до яких мають доступ туристичні агенти, котрі безпосередньо розповсюджують інформацію про послуги авіапідприємств подорожуючому загалу на території будь-якої Сторони, повинно не тільки встановлюватися зобов'язання, але й також існувати право функціонування відповідно до Правил АСБ, які застосовуються на території їх функціонування.

e. Туристичним агентам буде дозволено користуватися будь-яким із другорядних дисплеїв через АСБ протягом строку, на який туристичний агент робить запит щодо користування таким дисплеєм.

(2) Сторона, яка дозволяє застосування АСБ з багатостороннім доступом, що буде експлуатуватися на її території без повністю діючого нейтрального багатфункціонального дисплея, повинна вимагати, щоб частка авіапідприємства, яке володіє такою АСБ та/або частка авіапідприємства, що пропонує найбільш регулярні сполучення на території цієї Сторони, складала, принаймні, один дисплей для обробки інформації про міжнародні сполучення авіапідприємства відповідно до вимог пункту (1). Цей дисплей повинен мати легкий доступ та повні функціональні можливості, як і будь-який дисплей, який встановлений авіапідприємством та базується на ідентичності перевізника, а його база даних повинна містити точну інформацію, бути якомога повнішою, та не надавати переваги послугам авіапідприємства, до частки якого існує доступ. Цей дисплей повинен надаватися туристичному агенту, що має доступ до частки авіапідприємства, якщо тільки агент не використовує різні дисплеї для кожної конкретної операції.

(3) Сторона повинна вимагати, щоб кожний постачальник послуг АСБ на її території дозволяв стати учасниками його АСБ усім авіапідприємствам, що бажають зробити недискримінаційний внесок, який застосовується в цьому випадку. Сторона повинна вимагати, щоб всі засоби, що розподіляються, котрі надаються постачальником послуг системи, надавалися на недискримінаційній основі авіапідприємствам - учасникам. Сторона повинна вимагати, щоб постачальники послуг АСБ на основі недискримінаційності, об'єктивності, відсутності впливу перевізника та ринку, надавали інформацію про міжнародні повітряні сполучення авіапідприємств - учасників на всіх ринках, де вони бажають продавати свої перевезення. На запит постачальник послуг АСБ детально проінформує відносно модернізації бази даних та процедур зберігання, відносно критерію щодо редагування та класифікації інформації, відносно значення, що надається такому критерію, та відносно критерію, який використовується для підбирання пунктів, що

з'єднуються, та поєднання стиковочних рейсів.

(4) Постачальники послуг АСБ, що діють на території однієї Сторони, матимуть право запроваджувати, утримувати свої АСБ та надавати на території іншої Сторони вільний доступ до них туристичним агентствам та туристичним компаніям, основною діяльністю яких є розподіл послуг, пов'язаних з подорожуванням, якщо АСБ дотримується цих принципів.

(5) Жодна Сторона не буде на своїй території встановлювати чи дозволяти встановлювати стосовно постачальників послуг АСБ вимог щодо доступу до засобів зв'язку та користування ними, вибору та використання технічних засобів АСБ та програмного забезпечення, а також вимог щодо технічного монтажу обладнання АСБ, котрі є більш суворими ніж ті, що встановлені щодо своїх власних постачальників послуг АСБ.

(6) Жодна Сторона не буде на своїй території встановлювати чи дозволяти встановлювати стосовно постачальників послуг АСБ вимоги щодо дисплеїв АСБ (включно з редагуванням та параметрами дисплея), експлуатації чи продажу, котрі є більш суворими ніж ті, що встановлені щодо своїх власних постачальників послуг АСБ.

(7) АСБ, що використовуються на території однієї Сторони, які відповідають цим принципам та іншим відповідним недискримінаційним регулюючим, технічним та охоронним стандартам, матимуть право ефективного та неперешкодженого доступу на території іншої Сторони. Одним аспектом цього є те, що призначене авіапідприємство повинно користуватися такою системою повністю на своїй території таким же чином, як воно користується будь-якою системою, що пропонується туристичним агентам на території іншої Сторони. Власники / оператори АСБ однієї Сторони матимуть на території іншої Сторони таку ж саму можливість мати у власності / оперувати АСБ, яка відповідає цим принципам, як власники / оператори цієї Сторони. Кожна Сторона повинна гарантувати, що її авіапідприємства та постачальники послуг АСБ не дискримінують туристичних агентів на своїй території внаслідок користування чи володіння цими постачальниками АСБ, що також експлуатується на території іншої Сторони.

Д О Д А Т О К І V
КОМЕРЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ
РОЗДІЛ 1

А. Комбіновані перевезення

До 31 грудня 2001 року незалежно від пунктів (1) та (4) Статті 8 :

1. Призначені авіапідприємства однієї Сторони, які здійснюють комбіновані перевезення на територію іншої Сторони шляхом польотів за принципом код-шерінгу з перевізниками третіх країн, можуть через своїх партнерів по код-шерінгу або через генерального агента з продажу здійснювати продаж повітряних перевезень лише в пунктах на застосованому маршруті в Додатку І. Такий генеральний агент з продажу може виконувати всі функції, що звичайно виконуються генеральним агентом з продажу, який діяв би з дотриманням застосованих недискримінаційних законів та правил щодо ліцензування.

2. Непризначені авіапідприємства однієї Сторони, які здійснюють комбіновані перевезення, не обслуговуючи іншу Сторону безпосередньо або шляхом польотів за принципом код-шерінгу, не можуть відкривати офіси та здійснювати продаж повітряних перевезень безпосередньо на території іншої Сторони.

В. Суто вантажні перевезення

До 31 грудня 2001 року незалежно від пунктів (1) та (4) Статті 8 :

1. Авіапідприємства однієї Сторони, призначені для виконання суто вантажних перевезень, які обслуговують територію іншої Сторони тільки за код-шерінговою угодою з авіапідприємствами третіх країн, можуть:

а. Здійснювати продаж послуг з авіап перевезень (i) тільки через код-шерінгових партнерів або через офіси агентів, вибраних такими призначеними авіапідприємствами та уповноважених належним чином компетентними органами іншої Сторони у відповідності з загальними застосованими недискримінаційними законами та правилами з ліцензування та (ii) лише у пунктах відповідного маршруту Додатка І.

б. Укладати угоди з їхніми код-шерінговими партнерами або агентами, вибраними такими призначеними авіапідприємствами та уповноваженими таким чином, як передбачено у пункті В 1 (а) цього Розділу, залежно від того, що ці партнери або агенти експлуатують засоби для розвантаження, навантаження, доставки та накопичення вантажу цих авіапідприємств на території іншої Сторони у відповідності з цими домовленостями та з застосуванням недискримінаційних законів та правил з ліцензування.

2. Авіапідприємства однієї Сторони, які не призначені для здійснення суто вантажних перевезень та не обслуговують територію іншої Сторони безпосередньо або через код-шерінгові угоди, не можуть здійснювати безпосередньо продаж повітряних перевезень чи відкривати офіси на території іншої Сторони.

С. Зазначене в цьому Розділі не обмежує здатність авіапідприємств здійснювати продаж повітряних перевезень через інших агентів.

РОЗДІЛ 2

А. Згідно з обмеженнями, зазначеними в попередньому Розділі, кожна Сторона буде намагатися забезпечити надання призначеним авіапідприємствам іншої Сторони можливості користування такими офісами з метою адміністрування повітряних перевезень, продажу та реклами, включно з засобами, котрі за якістю, доступністю, розміром, місцезнаходженням і вартістю є не менш прийнятними ніж ті, котрими користуються свої авіапідприємства чи будь-яке інше авіапідприємство, які здійснюють міжнародні повітряні перевезення.

В. Призначені авіапідприємства, а також відповідні власті, міністерства чи відомства обох Сторін будуть співпрацювати в сфері сприяння реалізації маркетингових програм, а також у вживанні заходів, спрямованих на створення надійного пріоритету в бронюванні готелів та у вирішенні питань щодо інших видів наземного обслуговування чи вимог подорожування або вимог щодо поїздок для пасажирів, що перевозяться рейсами призначених авіапідприємств обох Сторін, в обсязі, необхідному для забезпечення того, що можливості для реалізації таких ринкових програм, для бронювання готелів та для вирішення питань інших видів наземного обслуговування чи вимог подорожування є не менш прийнятними для послуг, що надає одна Сторона, ніж можливості для послуг іншої Сторони чи послуг авіапідприємств будь-якої третьої Сторони.

РОЗДІЛ 3

Незалежно від положень пункту (3) Статті 8 :

1. доти, доки Київський аеропорт "Бориспіль" не поверне позику Європейського банку реконструкції та розвитку, призначеним авіапідприємствам США буде необхідно отримувати спеціальний дозвіл від Київського аеропорту "Бориспіль" на здійснення самостійного хендлінгу; та

2 . без будь-якої дискримінації, права самостійного хендлінгу будуть залежати від фізичних обмежень, що впливають з необхідності забезпечення аеропортової безпеки та від обмежень існуючих аеропортових об'єктів, і будуть здійснюватися на основі угоди, укладеної між авіапідприємствами та аеропортовими властями.

РОЗДІЛ 4

Строк дії цього Додатка буде вичерпаний 31 грудня 2001 року, якщо тільки до цієї дати не буде погоджено інше. Сторони погоджуються провести консультації за шість місяців до дати вичерпання строку дії з метою визначення необхідності продовження строку дії положень цього Додатка чи необхідності його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та втрати чинності.

Д О Д А Т О К V
МАРШРУТИ ПОЛЬОТІВ
РОЗДІЛ 1.

Незалежно від положень Статті 2 Угоди, маршрути польотів повітряних суден по договірних лініях та пункти перетину державних кордонів будуть встановлюватися кожною Стороною у межах своєї території.

РОЗДІЛ 2

Строк дії цього Додатка буде вичерпаний 31 грудня 2001 року, якщо тільки до цієї дати не буде погоджено інше. Сторони погоджуються провести консультації за шість місяців до дати вичерпання строку дії з метою визначення необхідності подовження строку дії положень цього Додатка чи необхідності його зміни. Цей Розділ не змінює будь-яке інше положення цієї Угоди щодо консультацій та втрати чинності.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UKRAINE

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Ukraine, ci-après dénommés les Parties,

Soucieux de faciliter le développement des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux,

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services aux tarifs les plus bas qui ne sont ni excessifs ni discriminatoires et qui ne constituent pas un abus de position dominante, et désireux d'encourager les entreprises de transport aérien à établir et à appliquer des tarifs novateurs et concurrentiels,

Désireux d'assurer le niveau le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile,

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

Désireux de conclure un Accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf disposition contraire, le terme ou l'expression :

a. « Autorités aéronautiques » désigne, dans le cas des États-Unis, le Département des transports ou l'organisme qui lui succède et, dans le cas de l'Ukraine, le Département d'État aux transports aériens ou l'organisme qui lui succède;

b. « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et les modifications qui pourraient y être apportées;

c. « Transport aérien » désigne toute opération effectuée par un aéronef pour le transport public de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location;

d. « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944; et comprend :

- 1) Toute modification entrée en vigueur conformément au paragraphe a) de l'article 94 de la Convention et ratifiée par les deux Parties; et
- 2) Toute annexe ou toute modification connexe adoptée conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où cette annexe ou cette modification est à tout moment en vigueur pour les deux Parties.

e. « Entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

f. « Coûts économiques intégraux » désigne le coût direct du service fourni, plus une redevance raisonnable pour les frais généraux d'administration et un rendement raisonnable de l'actif après amortissement;

g. « Transport aérien international » désigne le transport aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de plusieurs États;

h. « Tarif » désigne tous tarifs, taux ou prix de transport aérien de passagers (et de leur bagage) et de fret (à l'exclusion du courrier) à percevoir par les entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, et les conditions auxquelles ils sont offerts;

i. « Escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, du fret ou du courrier en transport aérien;

j. « Redevance d'usage » désigne une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2. Octroi de droits

1. Sous réserve des dispositions de l'annexe V, chaque Partie octroie à l'autre Partie les droits suivants pour assurer l'exploitation du transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

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

2. Les services aériens internationaux que les entreprises de transport aérien désignées des Parties seront autorisées à exploiter sont indiqués dans les annexes I et II.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est considérée comme conférant à une entreprise de transport aérien de l'une des Parties le droit de participer au transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie (cabotage).

Article 3. Désignation et autorisation

1. Sous réserve des dispositions des annexes I et II, chaque Partie a le droit de désigner des entreprises de transport aérien pour exploiter des services de transport aérien international conformément aux dispositions du présent Accord, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations. Ces désignations sont transmises à l'autre Partie par écrit par la voie diplomatique et indiquent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à exploiter le type de transport aérien spécifié dans l'annexe I ou l'annexe II, ou les deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et d'une demande soumise par l'entreprise de transport aérien désignée, dans la forme et la méthode prescrites pour les autorisations d'exploitation et les permis techniques, l'autre Partie accorde les autorisations et permis appropriés dans un délai de traitement minimal, pour autant que :

a. Une part substantielle de propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soient détenus par la Partie qui a désigné l'entreprise, des ressortissants de cette Partie, ou les deux;

b. L'entreprise de transport aérien désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation du transport aérien international par la Partie appelée à se prononcer sur la ou les demandes; et

c. La Partie qui aura désigné l'entreprise de transport aérien maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sécurité) et l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 4. Révocation de l'autorisation

1. L'une ou l'autre Partie peut révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie lorsque :

a. Une part substantielle et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien ne sont pas détenus par l'autre Partie, les ressortissants de celle-ci ou les deux;

b. L'entreprise de transport aérien n'a pas respecté les lois et règlements visés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord; ou

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

2. À moins qu'une mesure immédiate ne s'impose pour empêcher la violation continue de l'alinéa b ou c du paragraphe 1 du présent article, les droits définis au présent article ne s'exercent qu'après consultation de l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre Partie de suspendre, de limiter ou de soumettre à certaines conditions le transport aérien conformément aux dispositions de l'article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5. Application des lois

1. Les lois et règlements qui régissent, sur le territoire d'une Partie, l'exploitation et la navigation des aéronefs s'appliquent aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie, qui s'y conforment à l'entrée et à la sortie de ce territoire et pendant leur présence sur ce territoire.

2. Lors de l'entrée ou du séjour sur le territoire d'une Partie, ainsi que lors du départ de ce territoire, ses lois et règlements relatifs à l'admission sur son territoire, ou au départ de ce territoire, de passagers, d'équipages ou de fret à bord d'aéronefs (y compris la réglementation relative à l'entrée, au dédouanement, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, à la réglementation postale), sont respectés par les passagers, les équipages ou le fret susmentionnés des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, ou en leur nom.

3. Les Parties accordent, sans restriction, à l'avance et pour une validité d'au moins 24 mois, des visas aux équipages des aéronefs et au personnel navigant de chaque entreprise de transport aérien exploitant les services réguliers. Ces visas sont valables pour un certain nombre de vols à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie pendant la période de leur validité.

4. Les Parties accordent à l'avance des visas d'une validité et d'une portée appropriées aux équipages d'aéronefs et au personnel navigant de chaque entreprise de transport aérien désignée exploitant des services aériens affrétés.

5. Les Parties accordent, sans restriction, à l'avance et avec une validité d'au moins 12 mois, des visas au personnel d'entreprises de transport aérien et aux fonctionnaires de l'autre Partie concernés par l'aviation civile. Ces visas sont valables pour un certain nombre de visites à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie pendant la période de leur validité.

Article 6. Sécurité

1. Les Parties prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'exploitation effective et sûre des services de transport aérien visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des services de transport aérien visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'autre Partie et en cours de validité, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

3. Chacune des Parties peut demander des consultations sur les normes de sécurité qu'applique l'autre Partie aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et à l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue de ces consultations, l'une des Parties considère que l'autre Partie ne maintient pas ou n'applique pas, dans ces domaines, des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention, l'autre Partie est notifiée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales et l'autre Partie adopte les mesures correctives appropriées à cet effet. Chacune des Parties se réserve le droit de prendre des mesures tel que prévu à l'article 4 au cas où l'autre Partie ne prend pas, dans un délai raisonnable, les mesures correctives appropriées.

Article 7. Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations qui découlent du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils, les actes de sabotage et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que de toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

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

aux dispositions du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, qui complète la Convention de Montréal de 1971, signé à Montréal le 24 février 1988, lors de l'entrée en vigueur du Protocole pour le Gouvernement de l'Ukraine.

4. Les Parties agissent dans le respect des normes et des pratiques recommandées appropriées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants dont le principal établissement ou la résidence permanente est située sur leur territoire, et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chacune des Parties s'engage à respecter les dispositions de sûreté que l'autre Partie prescrit pour l'entrée sur son territoire, pour le départ et durant le séjour sur son territoire, et à prendre des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et leurs bagages à main, le fret, le courrier et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises en cas de menace particulière.

6. En cas d'incident ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de l'équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et d'autres mesures appropriées conformément aux dispositions de l'annexe 17 de la Convention, destinées à mettre fin aussi rapidement que possible à de tels incidents ou menaces.

7. Afin de garantir le degré le plus élevé de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques veilleront à la coopération et à l'échange d'informations en ce qui concerne la sûreté de l'aviation afin de prévenir toute intervention illicite dans l'aviation civile et de renforcer les mesures de sécurité en place dans les aéroports existants et dont il doit être tenu compte dans la construction de nouveaux aéroports et dans la conception d'aéronefs. L'échange d'informations vise notamment à améliorer la détection d'armes et à empêcher le placement d'explosifs plastiques.

8. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. Dans le cas où aucun accord satisfaisant n'est obtenu dans un délai de 15 jours à compter de la date de cette demande, l'autorisation d'exploitation ou le permis technique de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie pourra être suspendu, révoqué, limité ou soumis à des conditions. Si l'urgence de la situation l'exige, une Partie pourra prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 8. Possibilités commerciales

1. Sous réserve des dispositions de l'annexe IV, les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie aux fins de la promotion et de la vente de services de transport aérien.

2. Sous réserve des dispositions de l'annexe IV, les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, faire entrer et maintenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel de gestion, commercial, technique et d'exploitation, et autres spécialistes nécessaires pour assurer la prestation des services de transport aérien.

3. Sous réserve des dispositions de l'annexe IV, chaque entreprise de transport aérien désignée peut assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie (« services d'escale autogérés ») ou, à son gré, choisir de les confier entièrement ou partiellement à l'un des organismes concurrents. Ces droits ne sont limités que par les contraintes matérielles et techniques imposées par les considérations tenant à la sécurité des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que l'entreprise de transport aérien assure elle-même ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les entreprises de transport aérien dans des conditions non discriminatoires et de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût; et ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que l'entreprise de transport aérien aurait pu assurer.

4. Sous réserve des dispositions de l'annexe IV, toute entreprise de transport aérien d'une Partie peut vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement ou, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, ou des deux dans le cas d'activité d'affrètement, sous réserve toutefois des dispositions particulières du pays d'origine du vol affrété relatives à la sécurité nationale ou à la protection des fonds des passagers, à leurs droits d'annulation et de remboursement. Sous réserve des dispositions de l'annexe IV, chaque entreprise de transport aérien peut vendre ces services de transport et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute devise librement convertible, sous réserve des lois et règlements non discriminatoires applicables relatifs aux permis.

5. Chaque entreprise de transport aérien peut convertir et transférer dans son propre pays, sur demande, les recettes locales en excédent des sommes déboursées localement. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restriction ni imposition, au taux de change courant à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de transfert.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de régler leurs dépenses sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale, y compris pour l'achat de carburant. À leur discrétion, les entreprises de transport aérien de l'une des Parties peuvent régler ces dépenses en devises librement convertibles, sur le territoire de l'autre Partie, conformément à la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

7. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties sont autorisées à détenir des comptes bancaires en leur propre nom sur le territoire de l'autre Partie, dans la monnaie de l'une ou de l'autre Partie ou dans toute autre monnaie librement convertible, à leur discrétion.

Article 9. Droits de douane et redevances

1. À leur arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, pour assurer des services de transport aérien international, de même que leurs équipements habituels, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, sans toutefois s'y limiter, la nourriture, les boissons et

les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et autres articles prévus ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité de toutes restrictions à l'importation, de l'impôt foncier, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises et de toutes taxes ou redevances similaires qui sont imposés par les autorités nationales et ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a. Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une Partie et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services de transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus de ce territoire;

b. L'équipement au sol et les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant des services de transport aérien international;

c. Le carburant, les lubrifiants et le matériel technique d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie, même si ce matériel doit être utilisé durant une partie du voyage effectué au-dessus du territoire de la Partie où il aura été embarqué.

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

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien d'une Partie ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Les entreprises de transport aérien d'une Partie peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie relatifs aux droits de douane et autres droits, introduire et maintenir à chaque point des routes convenues sur le territoire de l'autre Partie du matériel et de l'équipement nécessaires pour la fourniture et la promotion des services aériens. Les catalogues imprimés, les tarifs, les réclames commerciales ou touristiques ou toute autre littérature (y compris les affiches) sont admis en franchise de douane.

Article 10. Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage pouvant être imposées aux entreprises de transport aérien d'une Partie par les autorités ou organismes compétents de l'autre Partie en la matière sont justes, raisonnables, non discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'utilisateurs. En tout état de cause, toutes les redevances de cette nature sont appliquées à toutes les entreprises de transport aérien de chacune des Parties à des conditions qui ne sont pas moins favorables que les

conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien exploitant des services de transport aérien similaires au moment de leur application.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût intégral assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et des services appropriés d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ce coût intégral peut procurer un rendement raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis en fonction de leur efficacité et de leur rentabilité. Un préavis raisonnable est accordé avant tout changement des redevances d'usage.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevance d'usage sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les entreprises de transport aérien à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du bien-fondé des redevances d'usage.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 14, aucune Partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre Partie; ou si b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 11. Concurrence loyale

1. Chaque Partie offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable en ce qui concerne le transport aérien international visé par le présent Accord.

2. Chaque Partie prend toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

3. Sous réserve des dispositions des annexes I et II, chacune des Parties autorise chaque entreprise de transport aérien désignée à déterminer la fréquence et la capacité des services de transport international qu'elle souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des Parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sous réserve des dispositions de l'article 4 du présent Accord ou tel que prévu par toute annexe applicable, ou exigé pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ce dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

4. Aucune Partie n'impose ou n'autorise ses entreprises de transport aérien désignées à imposer aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie des exigences de préemption, de rapport de partage du trafic, de droit de non opposition ou autre exigence en matière de capacité, de fréquence ou de trafic qui seraient incompatibles avec les buts du présent Accord.

5. Aucune des Parties n'exige des entreprises de transport aérien de l'autre Partie le dépôt de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou de leurs plans opérationnels, sauf de manière non discriminatoire, si l'application des conditions uniformes visées au paragraphe 3 du présent article l'exige ou par autorisation expresse d'une annexe au présent Accord. Dans le cas où une des Parties exige cette communication aux fins d'information, elle limite au minimum les contraintes administratives liées aux prescriptions et procédures de communication pour les intermédiaires du transport aérien et pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie.

Article 12. Tarifs

1. Chaque Partie laisse le soin à chaque entreprise de transport aérien désignée de définir les tarifs des services de transport aérien en tenant compte des considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties se limite à :

- a. Prévenir l'application de tarifs ou de pratiques abusives ou discriminatoires;
- b. Protéger les consommateurs contre des tarifs indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus de position dominante;
- c. Protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas dus à des subventions gouvernementales ou des appuis directs ou indirects; et
- d. Protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas et offerts dans l'intention d'éliminer la concurrence.

2. Chaque Partie peut exiger que soient notifiés ou communiqués à ses autorités aéronautiques les tarifs que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie pratiquent pour les vols en provenance ou à destination de son territoire. La notification ou la communication des tarifs par les entreprises de transport aérien des deux Parties ne peut être exigée plus de 30 jours avant la date proposée de leur introduction. Dans des cas particuliers, un délai plus court peut être accepté.

3. Aucune des Parties ne prend de mesures unilatérales pour prévenir l'adoption ou le maintien d'un tarif proposé ou pratiqué a) par une entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie pour le transport aérien international entre les territoires des Parties, ou b) par une entreprise de transport aérien d'une Partie pour le transport international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un autre pays, y compris, dans les deux cas, le transport sur une base interligne ou intraligne. Dans le cas où l'une ou l'autre Partie estime que ce tarif ne tient pas compte des considérations exposées au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et informe l'autre Partie des raisons de son désaccord dans les plus brefs délais. Les consultations ont lieu 30 jours au plus tard après réception de la demande et les Parties coopèrent à la fourniture des renseignements nécessaires au règlement raisonnable de la question. En cas d'accord entre les Parties sur un tarif ayant donné lieu à une notification de désaccord, chacune d'entre elles fait tout son possible pour assurer l'application de cet accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif en question entre ou reste en vigueur. Si, après une première consultation, les Parties ne s'accordent pas sur le tarif en cause, une deuxième consultation peut être organisée si les Parties le jugent nécessaire.

Article 13. Consultations

Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations concernant le présent Accord. Ces consultations débutent le plus tôt possible et au plus tard dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la demande sauf accord contraire.

Article 14. Règlement des différends

1. Tout différend découlant du présent Accord qui n'est pas réglé par une première série de consultations formelles, à l'exception de ceux pouvant se poser en vertu du paragraphe 3 de l'article 12 (Tarifs), peut être soumis, par accord entre les Parties, à la décision d'une personne ou d'un organisme. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre, le différend est soumis, à la demande de l'une des Parties, à l'arbitrage conformément aux procédures énoncées ci-dessous.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal de trois arbitres composé conformément aux alinéas suivants :

a. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un tiers arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage;

b. Si l'une ou l'autre des Parties s'abstient de désigner un arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner le ou les arbitres requis dans un délai de 30 jours. Si le Président du Conseil est un ressortissant du pays de l'une des Parties, le vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour la même raison, procède à la désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage fixe les limites de sa compétence en vertu du présent Accord et établit ses propres règles de procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence se tient au plus tard dans les 15 jours suivant la désignation du tiers arbitre, pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

4. À moins qu'il ne soit convenu autrement, chacune des Parties dépose un mémorandum dans un délai de 45 jours à compter de la date où le tribunal est entièrement constitué. Les réponses sont attendues dans un délai de 60 jours. Le tribunal tient séance à la demande de l'une ou l'autre Partie, ou de son propre chef, dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle les réponses sont attendues.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans un délai de 30 jours à compter de la date de la fin de l'audience ou, en l'absence d'audiences, après la date de soumission des deux réponses. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.'

6. Les Parties peuvent soumettre des demandes de clarification de la décision dans un délai de 15 jours après réception de la décision, laquelle est clarifiée dans un délai de 15 jours à compter de la réception de cette demande.

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

8. Les frais du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagés à parts égales entre les Parties. Toute dépense engagée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale du fait des procédures visées à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal.

Article 15. Dénonciation

Chacune des Parties peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord entre les Parties avant l'expiration de cette période.

Article 16. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification y relative sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplace, en ce qui concerne les relations entre les États-Unis d'Amérique et l'Ukraine, l'Accord entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques relatif aux transports aériens civils du 1^{er} juin 1990, avec annexes, tel que prorogé et modifié par le Protocole du 10 mai 1995 entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Ukraine, et l'Accord complémentaire du 4 novembre 1966, tel que modifié.

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

FAIT à Kiev, le 5 juin 2000, en double exemplaire, en langues anglaise et ukrainienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

[STEVEN PIFER]

Pour le Gouvernement de l'Ukraine :

[LEONID KOSTIUCHENKO]

ANNEXE I

SERVICE AÉRIEN RÉGULIER

Section 1

A. Nonobstant la première phrase du paragraphe 1 de l'article 3, chaque Partie a le droit de désigner jusqu'à quatre entreprises de transport aérien pour exploiter les services combinés (passager/fret) et deux entreprises de transport aérien pour exploiter les services tout-cargo sur les routes indiquées dans la section 2 de la présente annexe.

B. Les entreprises de transport aérien exploitant des services entre les territoires des Parties exclusivement dans le cadre d'accords de partage de codes, avec des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou d'un pays tiers sont désignées conformément à l'article 3 du présent Accord et seront imputées suivant les restrictions de désignations susmentionnées.

Section 2

Les entreprises de transport aérien de l'une des Parties qui sont désignées en vertu de la présente annexe ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'exploiter des services aériens internationaux réguliers 1) entre des points sur les routes suivantes, et 2) entre des points sur des routes et des points situés dans des pays tiers à travers des points sur le territoire de la Partie qui a désigné les entreprises de transport aérien.

A. Routes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

En partance des États-Unis :

1. Via quatre points européens intermédiaires à destination¹ de Kiev et Odessa avec plein droits de trafic pour des services de non partage de code et sans droit de trafic local pour des services de partage de code avec des entreprises de transport aérien de pays tiers; et
2. À destination de Kiev, Odessa, Lvov, Dnipropetrovsk et trois points ukrainiens devant faire l'objet d'un commun accord, et dix points ukrainiens pour des services de partage de code avec des entreprises de transport aérien nationales sans droit de trafic local.

B. Routes de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de l'Ukraine :

En partance de l'Ukraine :

¹ Les points intermédiaires doivent être sélectionnés par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et peuvent être modifiés moyennant un préavis écrit d'un mois transmis par voie diplomatique.

1. Pour des services de partage de code uniquement, via quatre points européens intermédiaires à destination de deux points¹ aux États-Unis d'Amérique, au choix² de l'Ukraine, sans droit de trafic local; et
2. À destination de New York, Chicago, Washington DC, Los Angeles, Bangor, trois points devant faire l'objet d'un accord mutuel, et dix points aux États-Unis d'Amérique pour des services de partage de code avec des entreprises de transport aérien nationales, sans droit de trafic local, et au-delà à destination de trois points avec plein droit de trafic.

Section 3

A. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 11, les entreprises de transport aérien de chacune des Parties désignées pour offrir un service combiné peuvent effectuer jusqu'à 18 fréquences hebdomadaires aller-retour et les entreprises de transport aérien de chacune des Parties désignées pour offrir des services tout-cargo peuvent effectuer jusqu'à 4 fréquences hebdomadaires aller-retour sur les routes mentionnées dans la section 2.

B. Les fréquences susmentionnées peuvent être revues à la hausse conformément à l'article 13 du présent Accord. Les sections supplémentaires exploitées par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie ne sont pas considérées comme une fréquence, mais devront être approuvées à l'avance par les autorités aéronautiques de l'autre Partie.

Section 4

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré :

1. Assurer des vols dans une direction ou dans l'autre, ou dans les deux directions;
2. Combiner différents numéros de vol sur un même aéronef;
3. Desservir les points sur les routes dans n'importe quelle combinaison et n'importe quel ordre (ce qui peut comprendre la desserte de points intermédiaires en tant que points au-delà et des points au-delà en tant que points intermédiaires);
4. Omettre des escales en un point ou plusieurs points;
5. Desservir tout point intermédiaire ou point au-delà qui n'est pas désigné sur les routes dans la section 2 ci-dessus sur la base d'un segment sans droit de trafic; et
6. Transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur l'un de ses autres aéronefs à un point quelconque des routes;

sans restriction de direction ou d'ordre géographique, et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic par ailleurs autorisé par le présent Accord, sous réserve que le service commence ou se termine sur le territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien.

¹ Les points intermédiaires doivent être sélectionnés par le Gouvernement de l'Ukraine et peuvent être modifiés moyennant un préavis écrit d'un mois transmis par voie diplomatique.

² Deux points des États-Unis d'Amérique devant être sélectionnés parmi ceux figurant sur la route de l'Ukraine B (2).

Section 5

Sur tout segment ou tous segments des routes décrites ci-dessus, une entreprise de transport aérien désignée peut assurer des transports aériens internationaux sans aucune restriction quant au changement, à un point quelconque de la route, du type ou du nombre d'aéronefs en exploitation, à condition que, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit la continuation du transport à partir du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie qui a désigné la compagnie soit la continuation du transport au-delà de ce point.

Section 6

Dans l'exploitation ou la prestation des services autorisés sur les routes convenues, toute entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie, qui est habilitée à fournir un tel service, peut, sur la base de la réciprocité, et sous réserve des exigences normalement applicables à ces accords, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité, de partage de code ou de contrats de location avec d'autres entreprises de transport aérien (y compris les entreprises de transport aérien de pays tiers) également habilitées, à condition que ces accords ne comprennent pas le cabotage ou la mise en commun des recettes.

Section 7

A. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie peuvent exploiter un total de quatre opportunités de partage de code conformément aux accords de partage de codes (qui pourraient comprendre des accords de réservation de capacité) entre une entreprise de transport aérien d'une Partie et une entreprise de transport aérien d'un pays tiers en ce qui concerne les points intermédiaires et aux destinations prévues dans les sections 2 A) 1) et 2 B) 1). Aux fins du présent paragraphe, l'expression « opportunité de partage de code » désigne une combinaison d'une paire de partenaires de partage de code et d'une paire de ville, définis comme suit :

1. Une paire de partenaires de partage de code désigne une entreprise de transport aérien d'une Partie et une entreprise de transport aérien d'un pays tiers; et
2. Une paire de ville désigne le dernier segment entre un point intermédiaire d'un pays tiers et la destination sur le territoire de l'autre Partie.

Les quatre opportunités de partage de code peuvent inclure plus d'une paire de ville et plus d'une paire de partenaires de partage de code¹.

B. Les fréquences exploitées en vertu des services de partage de code seront considérées comme suit :

1. Les services de transport aérien réguliers fournis dans le cadre d'accords de partage de codes entre les entreprises de transport aérien des Parties ne seront pas imputés sur les restrictions de fréquence visées dans la section 3.

¹ Les paires de villes de chaque opportunité de partage de code peuvent être modifiées en adressant à l'autre Partie un préavis écrit d'un mois transmis par voie diplomatique.

2. Les services de transport aérien réguliers entre les territoires des Parties exploités dans le cadre d'accords de partage de codes de pays tiers lorsque l'entreprise de transport aérien d'une Partie n'exploite pas l'aéronef à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie, seront imputés à la première Partie comme étant la moitié d'une fréquence en vertu des restrictions de fréquence visées à la section 3.

Section 8

Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien des deux Parties sont autorisées, sans restriction, à utiliser, dans le cadre des services de transport aérien international, tout transport terrestre pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur les territoires des Parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux lois et règlements en vigueur. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux installations douanières des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer elles-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres entreprises de transport aérien ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Section 9

Sauf accord contraire avant cette date, la présente annexe expire le 31 décembre 2001. Les Parties conviennent de se consulter six mois avant la date d'expiration pour déterminer si les dispositions de la présente annexe doivent être maintenues telles quelles ou être modifiées. La présente section ne modifie aucune autre disposition du présent Accord concernant les consultations et la dénonciation.

ANNEXE II

SERVICES AÉRIEN AFFRÉTÉ

Section 1

Conformément aux termes de leur désignation, les entreprises de transport aérien désignées dans la présente annexe ont le droit d'assurer le transport international affrété de passagers (et de leurs bagages) et/ou de fret (y compris, sans toutefois s'y limiter, le transit, la séparation et la combinaison de vols affrétés (passagers/fret)) :

a. Entre tout point ou tous points sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et tout point ou tous points sur le territoire de l'autre Partie; et

b. Entre tout point ou tous points sur le territoire de l'autre Partie et tout point ou tous points dans un ou des pays tiers, sous réserve que ce trafic soit exploité via le pays d'origine du transporteur et y fasse escale pendant au moins deux nuits consécutives.

Lors de la fourniture des services visés dans la présente annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées aux termes de la présente annexe ont également le droit de : 1) faire des escales à tous points que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'une ou l'autre Partie; et 2) de faire transiter le trafic par le territoire de l'autre Partie.

Section 2

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 11, le nombre total annuel de vols affrétés aller-retour par les entreprises de transport aérien de chaque Partie n'excédera pas :

a. 150 passagers et les combinaison de vols affrétés qui ne peuvent transporter que du trafic provenant du pays d'origine de l'entreprise de transport aérien; et

b. 75 vols affrétés de transport de fret provenant du territoire de l'une ou de l'autre Partie.

Chaque Partie examine avec bienveillance les demandes des entreprises de transport aérien de l'autre Partie pour acheminer le trafic qui n'est pas couvert par la présente annexe et des vols affrétés au-dessus du nombre mentionné plus haut sur la base de la courtoisie et de la réciprocité. Le quota ci-dessus peut être changé sur consentement mutuel des Parties.

Les vols humanitaires affrétés approuvés par les Parties comme tels ne seront pas pris en compte dans la limite fixée plus haut.

Section 3

Les vols affrétés sont exploités conformément aux règles en la matière du pays d'origine du trafic affrété. Dans le cas où une Partie applique des règles, règlements, termes, conditions ou restrictions autres à une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou à des entreprises de

transport aérien d'autres pays, chacune des entreprises de transport aérien désignées bénéficie des critères les moins restrictifs parmi ceux-ci.

Toutefois, aucune des dispositions du paragraphe précédent ne limite les droits d'une Partie d'exiger de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie de respecter les exigences relatives à la protection des fonds des passagers ainsi que des droits d'annulation et de remboursement dont bénéficient les passagers.

Section 4

Sauf à l'égard des règles de protection des consommateurs visées ci-dessus, aucune des Parties n'exige d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, en ce qui concerne le transport de trafic affrété autorisé sur la base d'un aller simple ou d'un aller-retour, de présenter plus d'une déclaration de conformité avec les lois, règlements et règles visés à la section 3 de la présente annexe, ou d'une dérogation à ces règlements ou règles accordés par les autorités aéronautiques compétentes.

Section 5

Sauf accord contraire avant cette date, la présente annexe expire le 31 décembre 2001. Les Parties conviennent de se consulter six mois avant la date d'expiration pour déterminer si les dispositions de la présente annexe doivent être maintenues telles quelles ou être modifiées. La présente section ne modifie aucune autre disposition du présent Accord concernant les consultations et la dénonciation.

ANNEXE III

PRINCIPES DE NON-DISCRIMINATION DANS LE CADRE DES SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION ET CONCURRENCE ENTRE CES SYSTÈMES

Reconnaissant que l'article 11 (Concurrence loyale) de l'Accord relatif au transport aérien entre les États-Unis d'Amérique et l'Ukraine garantit aux entreprises de transport aérien des deux Parties « la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable »,

Considérant que l'un des aspects les plus importants de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien est sa capacité à informer le public de ses services d'une manière équitable et impartiale, et que par conséquent, la qualité de l'information sur les services offerts par l'entreprise de transport aérien aux agences de voyage qui diffusent directement cette information aux voyageurs et la capacité d'une entreprise de transport aérien à offrir à ces agences des systèmes informatisés de réservation compétitifs représentent, pour une entreprise de transport aérien, le fondement de sa compétitivité,

Considérant qu'il est également nécessaire de veiller à ce que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre toute utilisation abusive de ces informations et leur présentation fallacieuse et que les entreprises de transport aérien et les agences de voyage aient accès à des systèmes informatisés de réservation effectivement concurrentiels,

Sont convenus de ce qui suit en ce qui concerne les services réguliers de transport international de passagers convenus aux termes du présent Accord :

1) Les Parties conviennent en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation pourvus d'écrans principaux intégrés que :

- a. Les renseignements concernant les services de transport aérien international, y compris l'aménagement de correspondances sur ces services, sont édités et affichés selon des critères objectifs et non discriminatoires échappant à l'influence, directe ou indirecte, d'une entreprise de transport aérien donnée ou d'un marché donné. Ces critères s'appliquent uniformément à toutes les entreprises de transport aérien participantes.
- b. Les bases de données des systèmes informatisés de réservation sont aussi exhaustives que possible.
- c. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation ne suppriment pas les renseignements communiqués par les entreprises de transport aérien participantes; ces renseignements sont exacts et transparents; par exemple, les vols à code partagé et les vols à changement de capacité, ainsi que les vols avec escales sont identifiés comme tels sans risque d'ambiguïté.
- d. Tous les systèmes informatisés de réservation dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement des renseignements concernant les services de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre Partie ont non seulement l'obligation, mais également la possibilité de fonctionner conformément aux règles

relatives aux systèmes informatisés de réservation s'appliquant sur le territoire où ces systèmes sont exploités.

- e. Les agences de voyage sont autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible dans les systèmes informatisés de réservation pour autant qu'elles en fassent spécifiquement la demande.

2) Une Partie qui autorise l'exploitation sur son territoire d'un système informatisé de réservation à accès multiple non doté d'un affichage neutre, intégré et entièrement fonctionnel pourra exiger que la partition d'une entreprise de transport aérien qui possède un système informatisé de réservation, de même que celle de l'entreprise de transport aérien offrant la plupart des services réguliers sur le territoire de cette Partie, comprenne au moins un affichage qui traite d'informations relatives aux services aériens internationaux conformément aux dispositions du paragraphe 1. Cet affichage doit être d'accès aussi facile et fonctionnel que tout autre affichage et géré par l'entreprise de transport aérien basé sur l'identité du transporteur et sa base de données contiendra des informations précises aussi détaillées que possible, et ne devra pas favoriser les services de l'entreprise de transport aérien dont la partition est consultée. Cet affichage sera présenté à l'agence de voyage ayant accès à la partition de l'entreprise de transport aérien, à moins que l'agence n'ouvre un affichage différent pour chaque transaction individuelle.

3) Chaque Partie exige que chaque fournisseur de systèmes informatisés de réservation en activité sur son territoire permette à toutes les entreprises de transport aérien disposées à verser une redevance sur une base non discriminatoire de participer à son système. Une Partie peut exiger que toutes les installations de distribution que fournit un fournisseur de systèmes soient offertes sur une base non discriminatoire aux entreprises de transport aérien participantes. Elle peut également exiger que les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation affichent sur une base non discriminatoire, objective et neutre par rapport aux transporteurs et aux marchés, les services de transport aérien international des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés sur lesquels elles souhaitent vendre ces services. Sur demande, les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation communiquent les détails de leurs procédures de mise à jour et de stockage de leur base de données, les critères appliqués à l'édition et au classement des informations, l'importance accordée à ces critères et les critères employés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols en correspondance.

4) Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation en activité sur le territoire d'une Partie sont autorisés à faire venir et à maintenir leurs systèmes informatisés de réservation, et à les mettre gratuitement à la disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont la principale activité est la distribution de produits de voyage sur le territoire de l'autre, si les systèmes informatisés de réservation sont conformes à ces principes.

5) Aucune Partie n'impose ou ne permet que soient imposées, sur son territoire, aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie, des exigences concernant l'accès aux moyens de communication et à leur utilisation, à la sélection et à l'usage de matériels et de logiciels de systèmes informatisés de réservation, ainsi qu'à l'installation technique des matériels de systèmes informatisés de réservation qui soient plus contraignantes que celles qui sont imposées à ses propres fournisseurs de systèmes informatisés de réservation.

6) Aucune Partie n'impose ou ne permet que soient imposées, sur son territoire, aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation de l'autre Partie, des exigences plus restrictives en ce qui concerne l'affichage de systèmes informatisés de réservation (y compris les

paramètres d'édition et d'affichage), l'application ou la vente, que celles imposées à ses propres fournisseurs de systèmes informatisés de réservation.

7) Les systèmes informatisés de réservation utilisés sur le territoire d'une Partie, qui sont conformes à ces principes et à d'autres normes non discriminatoires, réglementaires, techniques et de sécurité pertinentes, jouiront d'un accès effectif et sans entrave sur le territoire de l'autre Partie. Par ailleurs, une entreprise de transport aérien désignée participe à un tel système aussi pleinement sur son territoire national que sur n'importe quel système offert aux agents de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les mêmes possibilités de posséder et d'exploiter des systèmes informatisés de réservation répondant à ces critères sur le territoire de l'autre Partie sont offertes aux propriétaires/exploitants de systèmes informatisés de réservation d'une Partie et aux propriétaires/exploitants de cette autre Partie. Chacune des Parties met tout en œuvre pour s'assurer que ses entreprises de transport aérien et ses fournisseurs de systèmes informatisés de réservation n'exercent aucune discrimination à l'encontre des agences de voyage qui travaillent sur son territoire national du fait qu'elles utilisent ou possèdent un système informatisé de réservation également exploité sur le territoire de l'autre Partie.

ANNEXE IV

POSSIBILITÉS COMMERCIALES

Section 1

A. Pour les services combinés

Jusqu'au 31 décembre 2001, notwithstanding les dispositions des paragraphes 1 et 4 de l'article 8 :

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie engagées dans les services combinés sur le territoire de l'autre Partie à travers des opérations de partage de code avec des transporteurs de pays tiers peuvent, soit par l'entremise de leurs partenaires de partage de code, soit à travers les bons offices d'un agent général de vente, se livrer à la vente de services de transport aérien uniquement aux points prévus sur la route visée à l'annexe I. L'agent général de vente assure toutes les fonctions qui sont habituellement les siennes, sous réserve des lois et règlements non discriminatoires applicables relatifs aux permis.
2. Les entreprises de transport aérien non désignées d'une Partie engagées dans les services combinés qui ne desservent pas l'autre Partie, soit directement, soit à travers des opérations de partage de code, peuvent ne pas établir des bureaux ou se livrer à la vente de services de transport aérien directement sur le territoire de l'autre Partie.

B. Pour les services tout-cargo

Jusqu'au 31 décembre 2001 notwithstanding les dispositions des paragraphes 1 et 4 de l'article 8 :

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées pour exploiter les services tout-cargo qui desservent le territoire de l'autre Partie uniquement dans le cadre d'accords de partage de code avec des entreprises de transport aérien de pays tiers peuvent :
 - a. S'engager dans la vente de services de transport aérien : i) uniquement par l'entremise de leurs partenaires de partage de code ou par l'intermédiaire des bureaux d'agents sélectionnés par ces entreprises de transport aérien désignées et dûment autorisés par les autorités compétentes de l'autre Partie en vertu des lois et règlements non discriminatoires généralement applicables relatifs aux permis; et ii) uniquement aux points sur la route visée à l'annexe I.
 - b. Conclure des accords avec leurs partenaires de partage de code ou avec des agents sélectionnés par les entreprises de transport aérien désignées de la manière énoncée au paragraphe B 1) a) de la présente section, en vertu duquel ces partenaires ou agents exploitent des installations pour débarquement et embarquement, livraison ou consolidation du fret de ces entreprises de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie, conformément à ces accords et aux lois et règlements non discriminatoires applicables relatifs aux permis.

2. Les entreprises de transport aérien d'une Partie non désignées pour l'exploitation des services tout-cargo qui ne desservent pas le territoire de l'autre Partie soit directement, soit dans le cadre d'accords de partage de code, peuvent ne pas s'engager directement dans la vente de services de transport aérien ou établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie.

C. Aucune disposition de la présente section ne limite la capacité des entreprises de transport aérien à vendre des services de transport aérien à travers d'autres agents.

Section 2

A. Sous réserve des restrictions prévues dans la section précédente, chaque Partie s'efforce de veiller à ce que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie aient accès à des bureaux en vue de l'administration, de la vente et de la promotion des services de transport aérien, y compris des installations qui soient d'une qualité, d'une accessibilité, d'une taille, d'un coût et bénéficient d'un emplacement non moins avantageux que ceux qu'elle met à la disposition de ses propres entreprises de transport aérien ou de toute autre entreprise de transport aérien engagée dans le transport aérien international.

B. Les entreprises de transport aérien désignées, ainsi que les autorités compétentes, les agences ou les départements des deux Parties, coopéreront pour faciliter les programmes de marketing ainsi que l'adoption de mesures visant à garantir la priorité en matière de réservation d'hôtels et d'autres arrangements au sol ou obligations pour le voyageur, pour le déplacement des passagers voyageant sur les vols des entreprises de transport aérien désignées des deux Parties dans la mesure nécessaire pour s'assurer que ces programmes et mesures ne seront pas moins avantageux pour les services d'une Partie que pour les services de l'autre Partie ou pour les services des entreprises de transport aérien d'un tiers.

Section 3

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 8 :

1. Jusqu'à ce que l'aéroport Borispol de Kiev ait remboursé le prêt obtenu auprès de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, il sera demandé aux entreprises de transport aérien américaines désignées d'obtenir un permis spécial de l'aéroport Borispol pour fournir des services d'escale autogérés; et

2. Sans aucune discrimination, les droits aux services d'escale autogérés seront soumis à des contraintes physiques découlant de considérations relatives à la sécurité des aéroports et de restrictions concernant les installations aéroportuaires existantes et seront exercés sur la base d'un accord conclu entre les entreprises de transport aérien et les autorités aéroportuaires.

Section 4

À moins qu'il n'en soit convenu autrement avant cette date, la présente annexe expirera le 31 décembre 2001. Les Parties conviennent de se consulter six mois avant la date d'expiration afin de décider si les dispositions de la présente annexe doivent être maintenues ou modifiées. La présente section ne modifie aucune autre disposition du présent Accord relative aux consultations ou à la dénonciation.

ANNEXE V

ROUTES

Section 1

Nonobstant les dispositions de l'article 2 du présent Accord, les routes des aéronefs sur les services convenus et les points de franchissement des frontières nationales sont établis par chacune des Parties sur son territoire.

Section 2

À moins qu'il n'en soit convenu autrement avant cette date, la présente annexe expirera le 31 décembre 2001. Les Parties conviennent de se consulter six mois avant la date d'expiration afin de décider si les dispositions de la présente annexe doivent être maintenues ou modifiées. La présente section ne modifie aucune autre disposition du présent Accord relative aux consultations ou à la dénonciation.

ISBN 978-92-1-900889-2



**UNITED
NATIONS**

**TREATY
SERIES**

Volume
2924

2013

**I. Nos.
50893-50905**

**RECUEIL
DES
TRAITÉS**

**NATIONS
UNIES**
