

*Agreement and accompanying exchanges of notes between the United States of America and Chile respecting air transport services. Signed at Santiago May 10, 1947; entered into force December 30, 1948.*

May 10, 1947  
[T. I. A. S. 1905]

## AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF CHILE

The President of the United States of America and the President of the Republic of Chile, having in mind:

The increasing importance and development which have evolved in commercial air navigation as well as the consideration that air transport has special characteristics and affords quick and certain communication between peoples; that it is the desire of both governments to organize international air services in orderly fashion, keeping in view the development of international cooperation in the field of air transportation; that both governments aspire to arrive at a general multilateral agreement which will govern all nations in the field of commercial aviation; that until such general agreement to which both governments have become parties is obtained, the two governments are disposed to draw up immediately a bilateral agreement on civil air transport.

For this purpose they have designated their Plenipotentiaries, to wit:

Plenipotentiaries.

The President of the United States of America: His Excellency Mr. Claude G. Bowers, Ambassador of the United States of America.

The President of the Republic of Chile: His Excellency Mr. Raul Juliet, Minister of Foreign Affairs.

Who, after exhibiting their full powers and finding them to be in good and proper form, agree upon the following provisions:

### ARTICLE I

Each of the contracting parties grants to the other contracting party the rights which are specified in the attached annexes for the purpose of establishing the routes and international commercial air services described in the said annexes. These services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the contracting party to whom these rights are granted.

Rights.

Post, pp. 3758, 3761.

### ARTICLE II

Each of the air services described in the annexes may be placed in operation as soon as the contracting party to whom the right has been granted by Article I to designate one or more airlines of its nationality for the route in question has authorized an airline to serve such route. Said contracting party will be bound to give the appropriate operating

Inauguration of air services.

permission to the airline or airlines concerned, subject to the terms of Article VI.

The designated company or companies may be required by the contracting party which grants the right to fulfill the conditions prescribed in the laws and regulations which normally govern the authorization of international air transport service before being permitted to engage in the operations contemplated by this agreement. It is understood, furthermore, that in areas of hostilities or of military occupation, or in areas affected thereby, the inauguration of such services will be subject to the approval of the appropriate military authorities.

### ARTICLE III

Charges.

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both contracting parties agree that:

(a) Each of the contracting parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the contracting parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) The fuel, lubricating oils, and spare parts brought into the territory of one of the contracting parties by the other contracting party or its nationals for the exclusive use of the aircraft of the airlines of said contracting party shall receive, with respect to customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the contracting party in whose territory they have entered, the same treatment as that applicable to the national airlines engaged in international transport and to the airlines of the most-favored-nation.

(c) The fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment, and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of one contracting party authorized to operate the routes and services described in the annexes shall be, upon arriving in or leaving the territory of the other contracting party, exempt from customs, inspection fees, or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

### ARTICLE IV

Certificates of airworthiness, etc.

Post., pp. 3758, 3761.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognized as valid by the other contracting party for the purpose of operating the routes and services described in the Annexes. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

### ARTICLE V

Laws and regulations.

(a) The laws and regulations of one contracting party relating to the admission to or to 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 designated airlines of the other contracting party upon entering or departing from or while within the territory of the first party.

(b) The laws and regulations of one contracting party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the airlines designated by the other contracting party upon entrance into or departure from, or while within the territory of the first party.

#### ARTICLE VI

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the certificate or permit of an airline designated by the other contracting party: (a) in the event it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airlines are vested in nationals of the other contracting party; (b) or when the airline designated by the other contracting party fails to comply with the laws and regulations of the contracting party over whose territory it operates, in the manner established in Article V of this agreement; or (c) when said line otherwise fails to comply with the conditions under which the rights are granted in accordance with this agreement and its annexes.

Withholding or revocation of certificate or permit.

#### ARTICLE VII

This agreement and all contracts connected therewith will be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Registration.

#### ARTICLE VIII

Existing rights and privileges relating to air transport services which may have been granted previously by either of the contracting parties to an airline of the other contracting party shall continue in force according to their terms and subject to the stipulations of this agreement.

#### ARTICLE IX

This agreement or any of the rights for air transport services granted thereunder may be terminated by either contracting party upon giving one year's prior notice to the other contracting party.

Notice of intention to terminate agreement.

If a general multilateral aviation convention, accepted by both contracting parties, enters into effect, this agreement shall be modified in such a way so that its provisions will conform to those of the convention under reference.

#### ARTICLE X

In the event either of the contracting parties considers it desirable to modify the routes or conditions set forth in this agreement, it may request consultation between the competent authorities of both contracting parties, such consultation to begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting this agreement, their recommendations regarding the matter with respect to Annex B will enter into effect after having been confirmed by an exchange of

Modification of routes or condition.

Post, p. 3761.

diplomatic notes, and their recommendations with respect to the balance of the agreement will enter into effect once they have been approved in conformity with the constitutional laws of the respective contracting party.

#### ARTICLE XI

Disputes.

Any dispute between the contracting parties relative to the interpretation or application of this agreement, or its annexes, which cannot be settled through consultation shall be submitted for an advisory report to the Council of the International Civil Aviation Organization, unless the contracting parties agree to submit the dispute for an arbitral decision by the same organization, or to some other organization designated by common agreement between the same contracting parties, these alternatives being subject to the constitutional provisions governing each country. The executive authorities of each of the contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put into effect the opinion expressed in any such report.

#### ARTICLE XII

Entry into force.

This agreement will be approved by each contracting party in accordance with its own law and shall enter into force upon an exchange of the respective instruments of the two contracting parties indicating such approval.<sup>[1]</sup> Both contracting parties shall undertake to make effective the provisions of this agreement, within their respective administrative powers, from the date on which it is signed.

Authentic languages.

In witness whereof, the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized by their respective governments, have signed the present agreement in duplicate in the English and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity.

Done at Santiago this 10th day of May, 1947.

For the Government of the United States of America:

CLAUDE G BOWERS

For the Government of the Republic of Chile:

R. JULIET

[SEAL]

[SEAL]

#### ANNEX "A"

The high contracting parties agree upon the following:

A) The airlines of the two contracting parties operating on the routes described in Annex "B" of this agreement shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of services on the said route.

Equal opportunity for operation.  
*Post*, p. 3761.

<sup>1</sup> Entered into force Dec. 30, 1948, instruments of approval of the agreement having been exchanged at Santiago on that date.

B) The air transport capacity offered by the airlines of both countries should be closely related to traffic requirements.

C) In the operation of common sections of trunk routes, established in Annex "B" of this agreement, the airlines of the contracting parties should take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

D) The services provided by an airline designated under this agreement and its annexes shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demand between the country (or points under its jurisdiction) of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic.

Provision of adequate capacity.

E) The right to embark and to disembark at points under the jurisdiction of the other country passengers, cargo, and mail destined for or coming from third countries shall be applied in accordance with the general principles of orderly development. Both governments agree that traffic capacity shall be related to:

Right to embark, etc.

1) The traffic requirements between the country of origin (or points under its jurisdiction) and the countries of destination;

2) The requirements of through airline operation; and

3) The traffic requirements of the zone through which the airline passes, taking previously into account the requirements of local or regional services.

F) The appropriate aeronautical authorities of each of the contracting parties may consult from time to time, or at the request of one of the parties, to determine the extent to which the principles set forth in this Annex are being followed by the airlines designated by the contracting parties. When these authorities agree on further measures necessary to give these principles practical application, the executive authorities of each of the contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put such measures into effect.

Consultation respecting application of measures.

G) Each contracting party may, subject to the provisions of this agreement, designate the routes to be followed within its territory by the airline or airlines of the other contracting party. The airline or airlines of either contracting party shall, if the regulations of the other contracting party so require, land at an airport designated by that contracting party for the purpose of customs and other examinations. On departure from the territory of a contracting party, such aircraft shall, if that party so requires, depart from a similarly designated customs airport.

Designation of routes, airports, etc.

H) a. The determination of rates in accordance with the following paragraphs shall be made at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airline, as well as the characteristics of each service (such as speed and comfort).

Determination of rates.

b. The rates to be charged by the airlines of either contracting party between points in the territory of the United States and points in Chilean territory on the routes described in Annex "B" shall, consistent with the provisions of the present Agreement and its An-

Post, p. 3761.

nexes, be subject to the prior approval of the aeronautical authorities of the contracting parties, who shall act in accordance with their obligations under the present Annex, within the limits of their legal powers.

Filing of proposed rate.  
*Post*, p. 3761.

c. Any rate proposed by the airline or airlines of either contracting party to be in effect on the routes described in Annex "B" shall be filed with the aeronautical authorities of both contracting parties at least thirty (30) days before the proposed date of introduction; provided that this period of thirty (30) days may be reduced in particular cases if so agreed by the aeronautical authorities of both contracting parties.

Approval of rate agreements.

d. The Civil Aeronautics Board of the United States having approved the traffic conference machinery of the International Air Transport Association, for a period of one year beginning in February 1947, any rate agreements concluded through this machinery during this period and involving United States air carriers will be subject to approval of the Board. Rate agreements concluded through this machinery may also be required to be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Republic of Chile pursuant to the principles enunciated in paragraph (b) above.

e. When the aeronautical authorities of the two contracting parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one contracting party concerning the rate, they shall follow the procedure prescribed in Article XI of the Agreement.

*Ante*, p. 3758.

*Post*, p. 3761.

I) On each of the routes described in Annex "B", the authorized airline or airlines may operate non-stop flights between any of the points on such route omitting stops at one or more of the other points on such route, without prejudice to the principles established in Article X of this Agreement.

*Ante*, p. 3757.

Change of gauge.

J) a. Every change of gauge justifiable for reasons of economy of operation, shall be permitted on any stop of the established routes.

b. Nevertheless, no change of gauge may be made in the territory of one or the other contracting parties when it modifies the characteristics of the operation of a through airline service or if it is incompatible with the principles enunciated in the present Agreement and its Annexes.

Changes in routes.

K. Changes made by either contracting party in the routes described in Annex "B" except those which change the points served by these airlines in the territory of the other contracting party, shall not be considered as modifications of the Annex. The aeronautical authorities of either contracting party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other contracting party.

If such other aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in this Annex, interests of the airline or airlines of their nationality are prejudiced by the carriage by the airline or airlines of the first contracting party of traffic between the territory

of the second contracting party and the new point in the territory of the third country, the authorities of the two contracting parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

CLAUDE G BOWERS

R. JULIET

ANNEX "B"

A) Airlines of the United States of America, authorized under the present Agreement, are accorded rights of transit and non-traffic stop in the territory of the Republic of Chile, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo, and mail on the following routes via intermediate points in both directions:

U. S. rights of transit in Chile.

B) The United States and/or the Canal Zone to Arica, Antofagasta, and to Santiago and beyond Chile (a) from Arica to points in Bolivia and beyond, (b) from Antofagasta to points in Argentina and beyond, and (c) from Santiago to points in Argentina and beyond.

C) Airlines of the Republic of Chile authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in the territory of the United States of America and points under its jurisdiction, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo, and mail on the following routes via intermediate points in both directions:

Chilean rights of transit in U. S.

D) From Chile to Miami and/or New York and beyond the United States of America.

CLAUDE G BOWERS

R. JULIET

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL  
GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA Y EL  
GOBIERNO DE CHILE

EL Presidente de los Estados Unidos de América y el Presidente de la República de Chile, considerando:

La creciente importancia y desarrollo que ha adquirido la aeronavegación comercial;

Que este medio de transporte aéreo tiene características especiales y permite rápidas y estables comunicaciones entre los pueblos;

Que es el deseo de ambos Gobiernos organizar ordenadamente los servicios aéreos internacionales, teniendo en vista el desarrollo de la cooperación internacional en el campo del transporte aéreo;

Que ambos Gobiernos aspiran a llegar a un Convenio Multilateral General que rija a todas las naciones en materia de aviación comercial;

Que mientras queda concertado este Acuerdo General del cual ambos Gobiernos se hayan hecho Parte, están conformes en celebrar desde luego un Convenio bilateral sobre transporte aéreo civil;

PARA lo cual han designado a sus Plenipotenciarios, a saber:

El Presidente de los Estados Unidos de América al Excelentísimo Señor Claude G. Bowers, Embajador de los Estados Unidos de América en Chile;

El Presidente de la República de Chile al Excelentísimo señor don Raúl Juliet Gómez, Ministro de Relaciones Exteriores;

Los cuales, después de exhibir sus plenos poderes y de encontrarlos en buena y debida forma, convienen en las siguientes disposiciones:

ARTICULO I

Cada una de las Partes Contratantes otorga a la otra los derechos que se especifican en los anexos adjuntos, con el objeto de establecer las rutas y servicios aéreos comerciales internacionales que en dichos anexos se indican. Estos servicios podrán inaugurarse inmediatamente o en una fecha ulterior, a opción de la Parte Contratante a la cual se otorgan estos derechos.

ARTICULO II

Cada uno de los servicios aéreos indicados en los anexos, podrá comenzar sus operaciones tan pronto como la Parte Contratante a la cual el artículo I otorga el derecho de designar una o más líneas aéreas de su nacionalidad para la ruta en cuestión, haya autorizado una línea aérea para servir dicha ruta. Dicha Parte Contratante estará obligada a otorgar a la línea o líneas aéreas interesadas el permiso de funcionamiento correspondiente sujeto a los términos del artículo VI.

Podrá exigirse a la Empresa o Empresas designadas por la Parte Contratante que otorgue los derechos, que cumplan las condiciones



prescritas en las leyes y reglamentos que regulan normalmente las autorizaciones para servicios de transporte aéreo internacional, antes de ser autorizadas para iniciar las operaciones contempladas en este Convenio. Queda entendido, además, que en las zonas de hostilidades o de ocupación militar, o en las zonas afectadas por ellas, la inauguración de dichos servicios estará sometida a la aprobación de las Autoridades Militares correspondientes.

### ARTICULO III

A fin de impedir prácticas discriminatorias y de asegurar la igualdad de tratamiento, ambas Partes Contratantes convienen en que:

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer, o permitirá que se impongan cargas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras instalaciones bajo su control. Cada una de las Partes Contratantes conviene, sin embargo, en que todas estas cargas no serán mayores que las que paguen por el uso de tales aeropuertos e instalaciones sus aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares;

b) El combustible, aceites lubricantes, y piezas de repuesto introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por la otra Parte Contratante o sus nacionales, para el uso exclusivo de los aviones de las líneas aéreas de dicha Parte Contratante, recibirán, en lo que se refiere a derechos de aduana, derechos de inspección u otros impuestos nacionales o cargas por la Parte Contratante en cuyo territorio hayan entrado, el mismo tratamiento que el aplicado a las líneas aéreas nacionales de transporte internacional y a las líneas aéreas de la nación más favorecida.

c) El combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto; equipo regular y materiales de aviación retenidos a bordo de las aeronaves civiles de las líneas aéreas de una de las Partes Contratantes, autorizadas para explotar las rutas y servicios a que se refieren los anexos, estarán a la llegada y salida del territorio de la otra Parte Contratante, exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros gravámenes o derechos similares, aún cuando tales abastecimientos sean empleados o consumidos por dichas aeronaves durante el vuelo sobre dicho territorio.

### ARTICULO IV

Los Certificados de Navegación Aérea, certificados de competencia y licencias expedidas o validados por una de las Partes Contratantes y aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de mantener las rutas y servicios que se describen en los anexos. Cada una de las Partes Contratantes se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer, cuando se trate de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios nacionales por otro Estado.

### ARTICULO V

a) Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a

la navegación aérea internacional o a la circulación y navegación de tales aeronaves, mientras se encuentran se encuentran dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante a la entrada, salida o mientras se encuentren dentro del territorio de la primera Parte.

b) Las leyes y reglamentos de una de las Partes Contratantes sobre entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves, tales como las disposiciones relativas a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidas por o en representación de tales pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, tanto a la entrada como a la salida o mientras permanezcan en territorio de la primera Parte.

#### ARTICULO VI

Ambas Partes Contratantes se reservan el derecho de retener o revocar el certificado o permiso de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante: a) en el caso en que no esté conforme del hecho que la propiedad substancial y el control efectivo de tal línea aérea se encuentren en posesión de nacionales de la otra Parte Contratante; b) o cuando la línea aérea designada por la otra Parte Contratante no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante sobre cuyo territorio opera, en la forma establecida en el artículo V de este Convenio, o c) cuando de otra manera dicha línea no cumpla las condiciones bajo las cuales se han concedido los derechos, de acuerdo con el presente Convenio y sus anexos.

#### ARTICULO VII

El presente Convenio y todos los contratos relacionados con él serán registrados en el Organismo de Aviación Civil Internacional (OACI).

#### ARTICULO VIII

Los derechos y privilegios actualmente vigentes y relacionados con los servicios de transporte aéreo que puedan haber sido concedidos anteriormente por cualquiera de las dos Partes Contratantes a una línea aérea de la otra Parte Contratante, continuarán en vigencia según sus términos y sujetos a las estipulaciones de este acuerdo.

#### ARTICULO IX

Este Convenio o cualquiera de los derechos otorgados por él a los servicios de transporte aéreo, pueden darse por terminados por cualquiera de las Partes Contratantes con aviso previo de un año que se comunicará a la otra Parte.

Si una Convención General multilateral de aviación, aceptada por ambas Partes Contratantes, entra en vigencia, este acuerdo será modificado de tal manera que sus disposiciones se conformen a aquellas de la Convención en referencia.

#### ARTICULO X

En el caso que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar las rutas o condiciones establecidas en este

Convenio, podrá pedir la consulta entre las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes, debiendo iniciarse dicha consulta dentro de un período de 60 días a contar de la fecha de la petición. Cuando estas autoridades lleguen a acuerdo mutuo sobre modificaciones o nuevas condiciones que afecten a este Convenio, sus recomendaciones sobre materias relacionadas con el anexo B entrarán en vigencia después de haber sido confirmadas por un cambio de notas diplomáticas, y sus recomendaciones sobre materias relacionadas con el resto del Convenio entrarán en vigencia una vez aprobadas en conformidad a las leyes constitucionales de la respectiva Parte Contratante.

#### ARTICULO XI

Cualquiera divergencia entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación de este acuerdo o sus anexos que no pueda ser solucionada por medio de consulta, será sometida a informe consultivo del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, a menos que las Partes Contratantes convengan en someter la controversia a la decisión arbitral del mismo Organismo u otro Organismo designado de común acuerdo por las mismas Partes Contratantes; quedando estas alternativas sujetas a las disposiciones constitucionales que rijan en cada país.

Las autoridades ejecutivas de las Partes Contratantes realizarán sus mayores esfuerzos, dentro de sus facultades, para dar cumplimiento a la opinión expresada en el informe consultivo.

#### ARTICULO XII

Este Convenio será aprobado por cada Parte Contratante en conformidad a sus propias leyes y entrará en vigencia en el momento del canje de los respectivos instrumentos de ambas Partes Contratantes que certifiquen tal aprobación. Ambas Partes Contratantes procurarán hacer efectivas las disposiciones de este Convenio, dentro de sus respectivas facultades administrativas, desde la fecha de su firma.

EN FE de lo cual, los Plenipotenciarios suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio en doble ejemplar en lenguas castellana e inglesa, cada uno de los cuales será de igual autenticidad, en Santiago, a diez días del mes de Mayo de mil novecientos cuarenta y siete.

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

[SEAL]

CLAUDE G BOWERS

*Embajador de los Estados Unidos de América*

POR EL GOBIERNO DE CHILE

[SEAL]

R. JULIET

*Ministro de Relaciones Exteriores.*

#### A N E X O "A"

LAS Altas Partes Contratantes acuerdan lo siguiente:

A) Las empresas de transporte aéreo de ambas Partes Contratantes que operen en las rutas a que se refiere el Anexo "B" del presente

acuerdo, disfrutarán de una oportunidad justa e igual en el funcionamiento de los servicios en dichas rutas;

B) La capacidad de transporte aéreo ofrecida por las empresas de transporte de ambos países, deberá estar estrechamente relacionada con las necesidades del tráfico;

C) En el funcionamiento de secciones comunes en las rutas troncales, fijadas en el anexo "B" del presente Convenio, las empresas de transporte aéreo de las Partes Contratantes deberán tomar en cuenta sus recíprocos intereses de manera de no afectar indebidamente sus respectivos servicios;

D) Los servicios proporcionados por una empresa de transporte aéreo establecida según este acuerdo y sus anexos, mantendrán como su objetivo principal el proporcionar una capacidad adecuada a las demandas del tráfico entre el país (o puntos bajo su jurisdicción) del cual dicha empresa de transporte aéreo es nacional y el país de último destino del tráfico;

E) El derecho de embarcar o desembarcar en puntos situados bajo la jurisdicción del otro país, pasajeros, carga y correspondencia destinados a, o procedentes de terceros países, se regirá de acuerdo con los principios generales de un desarrollo ordenado. Ambos Gobiernos aceptan que la capacidad de tráfico estará relacionada con:

1º. - Las necesidades del tráfico entre el país de origen (o puntos bajo su jurisdicción) y los países de destino;

2º. - Las necesidades inherentes a líneas que operan a través de varios países; y

3º. - Las exigencias del tráfico de la zona a través de la cual pasa la línea aérea, tomando previamente en cuenta las exigencias de los servicios aéreos locales o regionales;

F) Las autoridades aeronáuticas correspondientes de cada una de las Partes Contratantes podrán consultarse de tiempo en tiempo, o a pedido de una de las Partes, con el fin de determinar hasta qué punto los principios estipulados en este anexo se están cumpliendo por las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes. Cuando estas autoridades acuerden las medidas adicionales necesarias para dar a estos principios una aplicación práctica, las autoridades ejecutivas de cada una de las Partes Contratantes se esforzarán, de acuerdo con las facultades de que dispongan, para hacer efectivas tales medidas;

G) Sujeto a las disposiciones del presente acuerdo, cada una de las Partes Contratantes podrá designar la ruta que seguirán en su territorio la línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. La línea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes, si los reglamentos de la otra Parte Contratante así lo exigen, aterrizarán en el aeropuerto que designe dicha Parte Contratante para revisiones de aduana y otras. Al partir del territorio de una Parte Contratante, dichas aeronaves lo harán, si esa Parte así lo exige, desde un aeropuerto habilitado, igualmente designado;

H) a. - Las tarifas que se determinaren conforme a los párrafos siguientes deberán ser razonables, y se fijarán teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, tales como gastos de explotación, utili-

dades equitativas, precios cobrados por otras empresas, y características de cada servicio (tales como velocidad y confort);

b. — Las tarifas que habrán de cobrar las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes entre los diversos puntos del territorio de los Estados Unidos de América y del territorio de la República de Chile, mencionados en el anexo "B", deberán estar sujetas, de conformidad con las disposiciones del presente acuerdo y sus anexos, a la previa aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, las cuales actuarán con arreglo a sus obligaciones según el presente anexo, dentro del límite de sus facultades legales;

c. — Cualquiera tarifa propuesta por la línea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes para regir en las rutas fijadas en el anexo "B", deberá comunicarse a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con 30 días de anticipación a la fecha que se propone para que entren en vigor. En determinados casos este período de 30 días podrá reducirse cuando así lo acuerden las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes;

d. — En virtud de haberse aprobado por la Civil Aeronautics Board de los Estados Unidos de América el régimen para la conferencia de tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, por un período de un año, a contar desde febrero de 1947, cualquier acuerdo sobre tarifas concluido a través de dicha conferencia durante el citado plazo, que afecte a las líneas aéreas de los Estados Unidos de América, estará sujeto a la aprobación de la Civil Aeronautics Board. Los Convenios sobre tarifas concertados mediante esta conferencia deberán también estar sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la República de Chile, conforme a los principios enunciados en el párrafo b) precedente.

Cuando las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes no puedan llegar a un acuerdo sobre la tarifa adecuada dentro de un término razonable, después de las negociaciones iniciadas, debido a la querrela de una de las Partes Contratantes respecto a la tarifa objetada, se seguirá el procedimiento prescrito en el artículo XI del Convenio;

I) En cada una de las rutas indicadas en el anexo "B" la línea aérea o líneas aéreas autorizadas podrán efectuar vuelos sin escala entre cualesquiera de los puntos de dicha ruta, omitiendo escalas en uno o más de los otros puntos de dicha ruta, sin perjuicio de los principios establecidos en el artículo X del presente Convenio;

J) a. — Todo trasbordo de tráfico (change of gauge) justificable por razones de economía de explotación será admitido en cualquiera escala de las rutas establecidas;

b. — No obstante, ningún trasbordo de tráfico (change of gauge) podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes Contratantes, cuando él modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido, o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Convenio y sus anexos;

K) Los cambios hechos por cualquiera de las Partes Contratantes en las rutas designadas en el anexo "B", excepto aquellos que cambien

los puntos servidos por estas líneas aéreas en el territorio de la otra Parte Contratante no serán considerados como modificaciones al anexo. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes pueden por lo tanto proceder unilateralmente a hacer tales cambios, quedando entendido, sin embargo, que se dará aviso sin retardo de cualquier cambio a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si las autoridades aeronáuticas de la otra Parte mencionada consideran que, en vista de los principios establecidos en este anexo, los intereses de la línea o líneas aéreas de su nacionalidad se perjudicaren con el transporte por la línea o líneas aéreas de la Primera Parte Contratante del tráfico entre el territorio de la segunda Parte Contratante y el nuevo punto en el territorio del tercer país, las autoridades de las dos Partes Contratantes se consultarán con el objeto de llegar a un acuerdo satisfactorio.

CLAUDE G BOWERS

R. JULIET

#### ANEXO "B"

A) Se acuerda a las líneas aéreas de los Estados Unidos de América autorizadas según el presente Convenio, los derechos de tránsito y de escala con fines no comerciales en el territorio de la República de Chile, así como el derecho de recoger y descargar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia en las siguientes rutas vía puntos intermedios en ambas direcciones:

B) Los Estados Unidos y/o la Zona del Canal a Arica, Antofagasta y hasta Santiago y más allá de Chile; (a) desde Arica a puntos en Bolivia y más allá; (b) desde Antofagasta a puntos en Argentina y más allá; y (c) desde Santiago a puntos en Argentina y más allá.

C) A las líneas aéreas de la República de Chile autorizadas según el presente Convenio, se otorga, se otorga en el territorio de los Estados Unidos de América y puntos bajo su jurisdicción los derechos de tránsito y de escala con fines no comerciales, así como el derecho de recoger y descargar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia en las siguientes rutas, vía puntos intermedios en ambas direcciones:

D) Desde la República de Chile a Miami y/o Nueva York y más allá de los Estados Unidos de América.

CLAUDE G BOWERS

R. JULIET

*The American Ambassador to the Chilean Minister for Foreign Affairs*

AMERICAN EMBASSY

*Santiago, May 10, 1947*

No. 115

## EXCELLENCY:

I have the honor to present herewith a statement of the understanding upon which the government of the United States proposes to execute the Air Transport Agreement entered into with the government of Chile.

1. A unique situation exists concerning the Panama Canal Zone by reason of the relationship between the United States of America and the Panama Canal Zone arising out of certain treaties between the Republic of Panama and the United States of America. Pan American Grace Airways at present operates certain air services which originate in the Canal Zone. It is contemplated that, should an airport suitable for international airline operations be completed in the Republic of Panama, Pan American Grace Airways might transfer its base of operations to such an airport in the Republic of Panama, provided, of course, that the Republic of Panama should accede thereto. It is understood that such an operation by that air carrier of the United States of America which would originate its services in the Republic of Panama would exist because of the unique situation concerning the Canal Zone referred to above; and, because of the highly unusual situation involved therein, the Government of the Republic of Chile would consider that that designated airline of the United States of America might originate its operations at such time and under such circumstances from a point in the Republic of Panama.

Pan American Grace Airways Inc.

The Government of Chile understands that, since Pan American Grace Airways Inc. is 50 percent owned by, and is therefore a part of, the Pan American World Airways system and, furthermore, has been operating under the terms of a contract between the company and the Government of Chile between the Canal Zone and Chile for the past eighteen years, the United States' routes authorized in Annex "B" are expected to be operated as a through airline operation between the United States and Chile. The Government of Chile, therefore, does not regard the fact that Pan American Grace Airways Inc. may be technically originating its services from an airport in the Republic of Panama as establishing a precedent since, as indicated above, by reason of Pan American Grace Airways' close affiliation with the Pan American Airways system and the fact that Pan American Grace Airways Inc. has been operating its present routes for many years with a close connection in the Canal Zone with the Pan American World Airways system, the bulk of the originating traffic on these routes will continue, as in the past, to originate in the United States.

*Ante, p. 3761.*

Until such time as an airport in the Republic of Panama suitable for international air transport operations is completed, airlines designated by the Republic of Chile may serve the Republic of Panama from Allbrook Field in the Canal Zone, subject to the military requirements referred to in Article 2 of this Agreement.

Use of Allbrook Field, Canal Zone.

*Ante, p. 3755.*

## Limitation.

44 Stat. 568.  
 49 U. S. C. §§ 171,  
 174-177, 179-184.  
 52 Stat. 973.  
 49 U. S. C. §§ 401-  
 481; Supp. I, ch. 9.  
 62 Stat., Pt. 1,  
 pp. 470, 493, 1093, 1216.

Certain West Coast  
 routes.  
*Ante*, p. 3761.

Suspension of serv-  
 ices.  
*Ante*, p. 3760.

*Ante*, p. 3759.

Customs airports.

*Ante*, p. 3759.

*Ante*, p. 3761.

With reference thereto, the Government of the United States of America has called attention to its Air Commerce Act of 1926 as amended by its Civil Aeronautics Act of 1938 which precludes the carriage by foreign aircraft of traffic between the Canal Zone and points in the United States and the authorization of Chilean airlines hereby expressed is accordingly subject to the limitation established by the above referred to legislation.

2. Although the Chilean routes to the United States as described in Annex B of the Agreement do not include a route to San Francisco, California, and beyond, as desired by the government of Chile, since it is not believed that such a route is presently justified economically, it is understood that Chile has a predominant interest in the Pacific and that, in view of this consideration, and when surrounding circumstances concerning possible future routes have sufficiently developed, each government contemplates requesting the other government for consultation (pursuant to the Agreement) regarding a modification of Annex B to include the desired West Coast routes, as well as other routes if traffic potentialities justify their consideration.

3. In connection with the provisions of paragraph I of Annex A, it is understood that each contracting party will notify the other contracting party, as soon as practicable, whenever it receives notice of intent of one of its designated airlines to suspend service to a point or between points in the territory of the other contracting party, in order that the latter contracting party may have the opportunity to request consultation with respect to the proposed suspension if it considers that such proposed suspension may be prejudicial to its interests, provided that nothing herein stated shall prejudice the right of the contracting party operating the service concerned to suspend service within 30 days after notice of intention to suspend has been given to the other contracting party.

4. It is understood that the Government of Chile interprets the local and regional services referred to in paragraph E 3 of Annex A to mean those services which unite two or more points between neighboring and contiguous countries. The Government of the United States, although it recognizes the possibility that this definition may prove to be the correct one, is not in a position to express its agreement with it at the present time.

5. It is understood that the Government of Chile, if it elects to designate entry and exit customs airports, as provided for in paragraph G of Annex A, will designate these airports in such a manner as to permit the United States routes described in Annex B, and any other United States routes which may later be approved by the Government of Chile, to be operated without operational disadvantage to the United States airline or airlines designated to fly such routes. For example, on a service entering Chile at Arica and proceeding to points in Bolivia and beyond, the customs airport which Chile would designate for original entry would be Arica and the same airport would be designated as the customs airport of departure; on a service entering Chile at Antofagasta and proceeding to points in Argentina and beyond, the customs airport for both entry and departure would be Antofagasta;



on a service entering Chile at Antofagasta and proceeding to Santiago and thence to points in Argentina and beyond, the customs airport of original entry would be Antofagasta and the customs airport of departure would be Santiago.

6. With reference to Article II, it is understood by both contracting parties that the operating schedules of a designated airline or airlines will be regular and approved by the Aeronautical Authorities of both contracting parties. However, the provisions of Annex A shall govern the frequencies of schedules operated.

*Ante*, p. 3755.

*Ante*, p. 3758.

CLAUDE G. BOWERS

His Excellency

Señor don RAÚL JULIET G.

*Minister for Foreign Affairs*

*Santiago*

*The Chilean Minister for Foreign Affairs to the American Ambassador*

REPÚBLICA DE CHILE  
MINISTERIO  
DE RELACIONES EXTERIORES

Nº 004996.—

SANTIAGO, 10 de Mayo de 1947

SEÑOR EMBAJADOR:

Tengo el honor de someter a Vuestra Excelencia la presente declaración como interpretación de la forma como el Gobierno de Chile se propone ejecutar el Convenio de Transporte Aéreo que ha concertado con el Gobierno de los Estados Unidos.

1º. — Una situación especial existe en cuanto a la Zona del Canal de Panamá a causa de las relaciones entre los Estados Unidos y la Zona, emanada de ciertos tratados entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América.—La “Panamerican Grace Airways” actualmente opera ciertos servicios aéreos que se originan en la Zona del Canal. Se contempla que, en el caso que se habilitara un aeropuerto adaptable al tráfico aéreo internacional en la República de Panamá, la “Panamerican Grace Airways” podría trasladar su base de operaciones a tal aeropuerto en la República de Panamá, siempre que, naturalmente, la República de Panamá consintiera en ello. Se entiende que tal operación de esa línea aérea de los Estados Unidos de América, cuyos servicios tendrían su origen en la República de Panamá, existiría en razón de la situación única concerniente a la Zona del Canal mencionada más arriba; y en razón de la situación extraordinaria allí creada, el Gobierno de Chile podría considerar que esta línea aérea designada por los Estados Unidos de América pudiera tener como lugar de origen de sus operaciones en tal oportunidad y bajo tales circunstancias un punto en la República de Panamá.

El Gobierno de Chile entiende que, considerando que “Panamerican Grace Airways” pertenece en un 50% y es por lo tanto parte de “Panamerican World Airways System”, y que, aun más, ha estado operando en conformidad a los términos de una concesión otorgada a la Compañía por el Gobierno de Chile durante los últimos 18 años,

las líneas de los Estados Unidos autorizadas en el anexo "B" deberán ser operadas como una línea aérea continua entre los Estados Unidos y Chile. El Gobierno de Chile, por consiguiente, no considera que el hecho que "Panamerican Grace Airways" pueda técnicamente tener como punto de origen de sus servicios un aeropuerto en la República de Panamá, establezca un precedente, desde que, como se ha indicado más arriba, por razón de la estrecha afiliación de "Panamerican Grace Airways" con "Panamerican World Airways System" y del hecho de que "Panamerican Grace Airways" ha estado operando sus rutas actuales por muchos años con una íntima conexión en la Zona del Canal con "Panamerican World Airways System", el grueso del volumen del tráfico producido en dichas rutas continuará como en el pasado teniendo su origen en los Estados Unidos de América.

Hasta el momento en que un aeropuerto de la República de Panamá adaptable a las operaciones de transporte aéreo internacional se habilitare, las líneas aéreas designadas por la República de Chile podrían atender la República de Panamá desde Allbrook Field en la Zona del Canal, sujetas a los requisitos militares mencionados en el artículo II del Convenio.

Con referencia a esta situación, el Gobierno de los Estados Unidos de América desea llamar la atención sobre su Ley de Comercio Aéreo de 1926, modificada por la Ley de Aeronáutica Civil de 1938, que impide el transporte de tráfico por aviones extranjeros entre la Zona del Canal y puntos en los Estados Unidos de América y la autorización a las líneas aéreas chilenas aquí expresadas, quedará sujeta a la limitación establecida por las disposiciones legales arriba referidas.

2°. - Aunque las rutas chilenas a los Estados Unidos tal como se describen en el anexo "B" de este Convenio no incluyen una ruta a San Francisco, California, y más allá, como lo desea el Gobierno de Chile, y como no se cree que tal ruta esté justificada económicamente por el momento, se contempla, sin embargo, el hecho de que Chile tiene un interés predominante en el Pacífico y que, en vista de esta consideración, y cuando las demás circunstancias relativas al establecimiento de futuras rutas posibles hayan sido debidamente desarrolladas, cada Gobierno contempla el solicitar del otro Gobierno por consulta (conforme a este Convenio) la modificación del anexo "B" a fin de incluir las deseadas rutas por la costa occidental, como asimismo otras rutas si la potencialidad de tráfico justificara su consideración.

3°. - En relación con las disposiciones del párrafo I, anexo "A", queda comprendido que cada Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante, tan pronto como sea practicable, cuando reciba informaciones respecto del propósito de alguna de las líneas aéreas designadas en el sentido de suspender servicios hacia un punto o entre diferentes puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante, a fin de que la Parte Contratante afectada pueda tener la oportunidad de pedir consulta con respecto a la suspensión propuesta en el caso que considere que tal suspensión pueda ser perjudicial a sus intereses; en el sentido de que nada de lo aquí estipulado perjudique el derecho de la Parte Contratante que opere el servicio en cuestión para sus-

pende el servicio dentro de un plazo de treinta días después de haberse dado a la otra Parte la noticia de la intención de suspender el servicio.

4°. — Queda comprendido que el Gobierno de Chile interpreta los servicios locales y regionales a que se hace referencia en el párrafo E 3, anexo "A", en el sentido de que aquellos servicios son los que unen dos o más puntos entre países vecinos y contiguos.

El Gobierno de los Estados Unidos, aunque reconoce la posibilidad de que esta definición pueda llegar a ser correcta, no está en situación de manifestar desde ahora su conformidad.

5°. — Queda comprendido que el Gobierno de Chile, si llega a designar aeropuertos aduaneros de entrada y salida, tal como se contempla en el párrafo G del anexo "A", hará la designación de tales aeropuertos en forma de permitir que las rutas de los Estados Unidos descritas en el anexo "B", y toda otra ruta de los Estados Unidos que más tarde pueda ser aprobada por el Gobierno de Chile, puedan ser operadas sin desventaja alguna en cuanto a su operación, no perjudicándose así la línea aérea o las líneas aéreas de los Estados Unidos designadas para volar en estas rutas.—Por ejemplo, tratándose de un servicio que entrara al territorio chileno en Arica y que prosigue a puntos en Bolivia y más allá, el aeropuerto aduanero que Chile designaría para la entrada inicial sería Arica y este mismo aeropuerto sería designado como el aeropuerto aduanero de salida; así, en un servicio que entrara en territorio chileno en Antofagasta y que prosigue a puntos en Argentina y más allá, el aeropuerto aduanero tanto para la entrada como para la salida sería Antofagasta; en un servicio que entrara a Chile en Antofagasta y que prosigue a Santiago y de ese punto a puntos en Argentina y más allá, el aeropuerto aduanero inicial de entrada sería Antofagasta y el aeropuerto aduanero de salida sería Santiago.

6°. — Con referencia al artículo II queda comprendido por ambas Partes Contratantes que los itinerarios de operación de una línea aérea designada o líneas aéreas designadas serán regulares y aprobados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes; sin embargo, las disposiciones del anexo "A" regirán las frecuencias de los itinerarios operados.

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

R. JULIET

Al Excelentísimo Señor CLAUDE G. BOWERS,  
*Embajador Extraordinario y Plenipotenciario*  
*de los Estados Unidos de América.—*  
*Presente.*

*Translation*

REPUBLIC OF CHILE  
MINISTRY  
OF FOREIGN RELATIONS

No. 004996.—

SANTIAGO, May 10, 1947

MR. AMBASSADOR:

I have the honor to submit to Your Excellency the present declaration as an interpretation of the manner in which the Government of

Chile proposes to execute the Air Transport Agreement entered into with the Government of the United States.

[For the English language text of the numbered paragraphs, see p. 3769.]

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

R. JULIET

His Excellency

CLAUDE G. BOWERS,  
*Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the  
United States of America,  
Santiago.*

---

*The American Ambassador to the Chilean Minister for Foreign Affairs*

No. 116

AMERICAN EMBASSY  
*Santiago, May 10, 1947*

EXCELLENCY:

I have the honor to state to Your Excellency that the air transport agreement between the Government of Chile and the Government of the United States of America, signed on this day, will be approved by each Contracting Party in accordance with its own laws and shall enter into force upon an exchange of the respective instruments of the two Contracting Parties indicating such approval. Both Contracting Parties will undertake to make effective the provisions of this agreement, within their respective administrative powers, from the date on which it is signed.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest and most distinguished consideration.

CLAUDE G. BOWERS

His Excellency

Señor don RAÚL JULIET G.  
*Minister for Foreign Affairs of Chile  
Santiago*

---

*The Chilean Minister for Foreign Affairs to the American Ambassador*

REPÚBLICA DE CHILE  
MINISTERIO  
DE RELACIONES EXTERIORES

Nº. 004995

SANTIAGO, 10 de Mayo de 1947.—

SEÑOR EMBAJADOR:

Tengo el honor de manifestar a Vuestra Excelencia que el Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de Chile y el Gobierno de los Estados Unidos de América, suscrito en esta misma fecha, será aprobado por cada Parte Contratante en conformidad a sus propias

leyes y entrará en vigencia en el momento del canje de los respectivos instrumentos de ambas Partes Contratantes que certifiquen tal aprobación. Ambas Partes Contratantes procurarán hacer efectivas, desde esta fecha, las disposiciones de este Convenio, dentro de sus respectivas facultades administrativas.

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

R. JULIET

Al Excmo. Señor CLAUDE G. BOWERS,  
*Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de los  
Estados Unidos de America.—  
Presente. —*

*Translation*

REPUBLIC OF CHILE  
MINISTRY  
OF FOREIGN RELATIONS

No. 004995

SANTIAGO, *May 10, 1947.*—

MR. AMBASSADOR:

I have the honor to inform Your Excellency that the Air Transport Agreement between the Government of Chile and the Government of the United States of America, signed on this day, will be approved by each Contracting Party in accordance with its own laws and shall enter into force upon the exchange of the respective instruments of the two Contracting Parties indicating such approval. The two Contracting Parties will undertake to make the provisions of this Agreement effective, beginning with this date, within their respective administrative powers.

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

R. JULIET

His Excellency CLAUDE G. BOWERS,  
*Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the  
United States of America,  
Santiago.*