

No. 28506

—

**SPAIN
and
PANAMA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Panama
City on 21 July 1967**

Authentic text: Spanish.

Registered by Spain on 26 November 1991.

—————

**ESPAGNE
et
PANAMA**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Panama le 21 juillet 1967**

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par l'Espagne le 26 novembre 1991.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO ENTRE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y ESPAÑA SO-
BRE TRANSPORTE AÉREO

El Gobierno de la República de Panamá y

El Gobierno de España

Deseosos de favorecer el desarrollo de los transportes aéreos entre Panamá y España y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este terreno;

Deseosos de aplicar a estos transportes los principios y las disposiciones de la Convención relativa a la Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, han designado sus Plenipotenciarios, debidamente autorizados para tal efecto, quienes han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1º

1. Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las Rutas Especificadas. Las Empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras explotan un Servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

- a) Sobrevolar, sin aterrizar, el territorio de la otra Parte Contratante.
- b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.

- c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas que figura en el Anexo al presente Convenio, para tomar y dejar pasajeros, correo y carga en tráfico internacional, con exclusión del tráfico de cabotaje en dicho territorio.

2. Las rutas en las cuales las Empresas aéreas designadas estarán autorizadas a operar los Servicios aéreos internacionales, se especificarán en el Cuadro de Rutas (en adelante denominado "Servicios convenidos" y "Rutas especificadas").

3. Para la aplicación del presente Convenio y su Anexo:

- a) La palabra "territorio" se entiende tal como queda definida en el Artículo 2 de la Convención relativa a la Aviación Civil Internacional.
- b) La expresión "Autoridades Aeronáuticas" significa:
- en lo que se refiere al Estado Español, el Ministerio del Aire;
 - en lo que se refiere a la República de Panamá, el Ministerio de Gobierno y Justicia;
 - o en ambos casos, toda persona u Organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas.
- c) Los términos "empresa designada" o "empresas designadas" se entenderán la empresa o empresas de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes haya designado para explotar los servicios convenidos, descritos en el Anexo de este Convenio.
- d) Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo", y "es-

cala no comercial" tendrán el sentido que se les asigna respectivamente en el artículo 96 de la Convención.

ARTICULO 2º

Autorizaciones necesarias

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, previa comunicación por escrito a la otra Parte Contratante, una o más Empresas de transporte aéreo para que exploten los Servicios convenidos en las Rutas especificadas.
2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 4º y 5º del presente Artículo, conceder sin demora a la Empresa o Empresas de transporte aéreo designadas, las autorizaciones necesarias.
3. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de anular la designación que haya hecho de una Empresa aérea, así como sustituirla por otra Empresa distinta mediante notificación por escrito a la otra Parte.
4. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la Empresa de Transporte Aéreo designada por la otra Parte Contratante deuestre, de conformidad con las disposiciones de la Convención de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales.

5. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de rehusar las autorizaciones mencionadas en el párrafo segundo de este Artículo cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o de sus nacionales.

6. Cuando una Empresa de transporte aéreo haya sido de ese modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios una tarifa de conformidad con las disposiciones del Artículo 10 del presente Convenio.

ARTICULO 3º

Anulación y suspensión.

1. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar una autorización concedida a una Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, o de suspender el ejercicio por dicha Empresa de los derechos especificados en el Artículo 1º del presente Convenio.

- a) Cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa Empresa se halla en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa, ni de sus nacionales, o
- b) Cuando esta Empresa no cumpla las Leyes o Reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos, o

- c) Cuando la Empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio.

2. A menos que la revocación o suspensión inmediata sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTICULO 4º

Trato de favor

Sobre la base de trato de Nación más favorecida, ambas Partes están dispuestas en emplear todos los esfuerzos razonables en evitar la imposición de restricciones o limitaciones que puedan ser desventajosas para las Empresas de transporte aéreo de la otra Parte por establecer una competencia o por otro motivo.

ARTICULO 5º

Disposiciones aplicables

1. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o los vuelos de estas aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada, permanencia y salida de pasajeros, equipajes, correo o carga, así como las concernientes a los trámites, migración, pasaportes, aduana y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, equipajes, correo o

carga transportados por las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante mientras aquellos se encuentren en dicho territorio.

ARTICULO 6º

Por razones militares o de seguridad pública cada Parte Contratante podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la primera Parte Contratante o a las Empresas de transportes aéreos de terceros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares. Las zonas prohibidas deberán tener una superficie razonable, a fin de no obstruir sin necesidad la navegación aérea y los límites de estas zonas deberán ser comunicados a la mayor brevedad posible a la otra Parte Contratante.

ARTICULO 7º

Aduanas y exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de transporte aéreo designadas por cualquiera de las Partes Contratantes y su equipo habitual combustible, lubricantes, así como provisiones de a bordo (incluso alimentos, bebidas y tabaco) de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduanas, de inspección u otros derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones

permanezcan a bordo de la aeronave hasta la continuación del vuelo.

2. Estarán igualmente exentos de estos mismos derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados:

- a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante.
- b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante; y
- c) El combustible y lubricante destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos mencionados en los subpárrafos a), b) y c).

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aereo-

naves de una Parte Contratante, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante, sin aprobación de las Autoridades Aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas Autoridades hasta que sean reembarcados o se disponga de ellos de otra forma debidamente autorizada.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una cualquiera de las Partes Contratante estarán a lo sumo, sujetos a un simple control y gozarán de toda clase de facilidades. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos o impuestos de aduanas y de otros similares.

ARTICULO 8º

Transferencias de excedentes

Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante el derecho a la libre transferencia en divisas convertibles al cambio oficial, de los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en su territorio como resultado del transporte de pasajeros, equipajes, correo y mercancías realizado por la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 9º

Certificados y licencias

Los certificados de navegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidas por la otra Parte Contratante para la explotación de las Rutas definidas en el

Anexo. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de reconocer la validez para el sobrevuelo de su propio territorio de los títulos de aptitud y de las licencias expedidas a sus propios ciudadanos por otro Estado.

Ambas Partes facilitarán el intercambio o alquiler de aeronaves con o sin tripulación entre Empresas de las dos Partes Contratantes.

ARTICULO 10º

Tarifas de transporte

1. Las tarifas de las Empresas de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes aplique al transporte destinado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, tales como el costo de la explotación, la clase de equipo en servicio, las características de las diferentes rutas, un beneficio razonable y las tarifas de las otras Empresas de transporte aéreo.

2. Si es posible, las tarifas mencionadas en el Párrafo 1 de este Artículo serán fijadas de común acuerdo por las Empresas de transporte aéreo designadas por ambas Partes Contratantes, en consulta con las otras Empresas que exploten toda la ruta o parte de la misma. De ser factible, se llegará a tal acuerdo mediante el procedimiento de fijación de tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.).

3. Las tarifas así fijadas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

tes por lo menos treinta días antes de la fecha prevista para que entren en vigor. En casos especiales podrá reducirse este plazo, siempre que estén de acuerdo dichas Autoridades.

4. Si las Empresas de transporte aéreo designadas no pueden ponerse de acuerdo sobre una tarifa cualquiera, o si por cualquier motivo no puede fijarse una tarifa según las disposiciones del párrafo 2º de este Artículo, o si durante los primeros quince días del plazo de treinta días mencionado en el párrafo 3º de este Artículo, una de las Partes Contratantes notifica a la otra Parte Contratante su desacuerdo en alguna tarifa convenida, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2º de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas no pueden convenir la aprobación de una tarifa cualquiera, sometida a ellas, con arreglo al párrafo 3º de este Artículo, ni la fijación de cualquier tarifa de acuerdo con el párrafo 4º, la controversia será resuelta de conformidad con las disposiciones del Artículo 15 del presente Convenio.

6. Con arreglo a las disposiciones del párrafo 3º de este Artículo, ninguna tarifa entrará en vigor si las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes no la aprueba.

7. Las tarifas establecidas de acuerdo con las disposiciones de este Convenio, continuarán en vigor hasta que se hayan fijado nuevas tarifas, de conformidad con las disposiciones de este Artículo.

ARTICULO 11ºEstadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra, si les fuesen solicitados, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios para revisar la capacidad requerida en los servicios convenidos por las Empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Dichos informes incluirán todos los datos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por las mencionadas Empresas en los servicios convenidos.

ARTICULO 12ºConsultas

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando, con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio y su Anexo.

ARTICULO 13ºModificación del Convenio

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta a la otra Parte Contratante; tal consulta, que podrá hacerse entre las Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta días a contar de la fecha de recibo de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por

vía diplomática, previo el cumplimiento de los requisitos constitucionales de los respectivos países.

2. Las modificaciones del Anexo a este Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmado por Canje de Notas por vía diplomática.

ARTICULO 14º

Modificaciones por Tratados Multilaterales

El presente Convenio y su Anexo se enmendarán para que estén en armonía con cualquier Convenio Multilateral que sea obligatorio para las dos Partes Contratantes.

ARTICULO 15º

Solución de controversias

1. En caso de surgir controversia en la interpretación o aplicación del presente Convenio entre las Partes Contratantes, éstas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá ser sometida, de común acuerdo, a la decisión de cualquier persona u Organismo o, en el caso de que lo solicite una de las Partes Contratantes a la decisión de un Tribunal compuesto por tres Arbitros, uno nombrado por cada una de las Partes Contratantes y un tercero designado por los dos primeramente nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta días contados desde la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes un preaviso de la otra

Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia; y el tercer árbitro se nombrará dentro de un nuevo plazo de sesenta días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un Arbitro dentro del plazo señalado o si el tercer Arbitro no ha sido designado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un Arbitro o Arbitros, según el caso. En tal caso, el tercer Arbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal Arbitral. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

3. Las Partes Contratantes se obligan a cumplir toda decisión tomada de acuerdo con el párrafo 2º del presente Artículo.

ARTICULO 16º

Denuncia

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce meses después de la fecha en que reciba la notificación de la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusare recibo de dicha notificación, ésta se consideraría recibida catorce días

después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

ARTICULO 17º

Registro

El presente Convenio y toda modificación al mismo, así como cualquier Canje de Notas que se celebre, según lo previsto en el Artículo 13, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

ARTICULO 18º

Disposiciones finales

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de las formalidades constitucionales de sus respectivos países.

Hecho en la ciudad de Panamá en doble ejemplar en idioma español, cada uno de los cuales será de igual autenticidad, a los veintiún (21) días del mes de julio de mil novecientos sesenta y siete (1967).

Por el Gobierno
de la República de Panamá:

[Signed — Signé]

FERNANDO ELETA ALMARAN
Ministro de Relaciones Exteriores

Por el Gobierno
de España:

[Signed — Signé]

EMILIO PAN DE SORALUCE Y OLMOS
Embajador

ANEXO AL CONVENIOCuadro de Rutas

I. Rutas Panameñas.

- A - Panamá - Un punto en América del Sur y/o en las Antillas - Madrid.
- B - Panamá - Un punto en Centroamérica y/o en las Antillas - Un punto en los Estados Unidos de América - Madrid.

II. Rutas Españolas.

- A - Madrid - Un punto en las Antillas y/o en América del Sur - Panamá.
- B - Madrid - Un punto en los Estados Unidos de América - Un punto en las Antillas y/o en Centroamérica - Panamá.

Normas de capacidad

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para las Empresas designadas por las Partes Contratantes, para realizar los servicios convenidos en las Rutas especificadas entre los territorios respectivos.
2. Cada Parte Contratante tomará en consideración en los recorridos comunes, los intereses de la otra Parte, a fin de no afectar de forma indebida sus servicios respectivos.

3. Los Servicios convenidos que realicen las Empresas designadas por las Partes Contratantes, deberán estar en relación directa con las necesidades del transporte en las Rutas especificadas y tendrán como objetivo primordial ofrecer, con un coeficiente de carga razonable, adecuada capacidad para atender las necesidades presentes, o razonablemente previsibles, de transporte de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la Parte Contratante que designa la empresa aérea y el país de destino final del tráfico.

4. Para el transporte de pasajeros, carga y correo, que se realicen con puntos de una Ruta especificada situados en el territorio de otros Estados distintos del que designa a la Empresa aérea, se tendrá en cuenta el principio general de que la capacidad ofrecida deberá estar en relación con:

- a) La demanda del tráfico entre el país de origen y los países de destino.
- b) Las exigencias de una explotación económica de las líneas de que se trate.
- c) La demanda de tráfico existente en las regiones que atraviesa, teniendo en cuenta las líneas locales y regionales.

5. La aplicación de este Convenio se limita en principio, al ejercicio de derechos de tráfico entre los territorios de ambas Partes. Los eventuales derechos de tráfico en escalas de terceros países, conocidas como 5ª libertad, serán en cada caso objeto de acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE REPUBLIC OF PANAMA AND SPAIN

The Government of the Republic of Panama and
The Government of Spain,

Desiring to promote the development of air transport between Panama and Spain and to continue to the fullest extent the international cooperation in this field,

Desiring to apply to such transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,² have appointed duly authorized plenipotentiaries for that purpose, who have agreed as follows:

Article 1

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) To fly without landing over the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(c) To make stops at the points of the territory of the other Contracting Party specified in the route schedule contained in the annex to this Agreement, for the purpose of taking on and putting down passengers, mail and cargo in international air traffic excluding cabotage traffic in the said territory.

2. The routes on which the designated airline shall be authorized to operate international air services shall be specified in the route schedule (hereinafter referred to as “the agreed services” and “the specified routes”).

3. For the purposes of this Agreement and its annex,

(a) The term “territory” shall have the same meaning as in article 2 of the Convention on International Civil Aviation.

(b) The term “aeronautical authorities” shall mean:

- In the case of the Spanish State, the Air Ministry;
- In the case of the Republic of Panama, the Ministry of Government and Justice;
- Or in either case, any person or institution authorized to assume the functions currently exercised by those Ministries.

¹ Came into force on 15 October 1970, the date of the last of the notifications (of 27 November 1968 and 15 October 1970) by which the Parties informed each other of the completion of their respective constitutional formalities in accordance with article 18.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(c) The terms “designated airline” or “designated airlines” shall mean the airline or airlines designated by either Contracting Party for the purpose of operating the agreed services described in the annex to this Agreement.

(d) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the same meaning as in article 96 of the Convention.

Article 2

OPERATING PERMITS

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receiving notice of such designation, the other Contracting Party shall, without delay and subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this article, grant the required operating permits to the designated airline or airlines.

3. Each of the Contracting Parties shall have the right to revoke the designation of one airline and to replace it with another by written notice to the other Party.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to show proof, pursuant to the provisions of the aforementioned Chicago Convention of 1944, that it is able to comply with the obligations stipulated in the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in connection with the operation of international air services.

5. Each Contracting Party shall have the right to withhold the operating permits referred to in paragraph 2 of this article, if the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff in accordance with the provisions of article 10 of this Agreement is in force in respect of these services.

Article 3

REVOCATION AND SUSPENSION

1. Each Contracting Party reserves the right to revoke an operating permit granted to the airline designated by the other Contracting Party, or to suspend the exercise by such airline of the rights specified in article 1 of this Agreement, if:

(a) It is not satisfied that substantial ownership or effective control of such airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

(b) The airline has not complied with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights, or

(c) The airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.

2. Unless revocation or immediate suspension are essential to prevent further infringements of the laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

FAVOURED TREATMENT

On the basis of most-favoured-nation treatment, both Parties shall make all reasonable efforts to prevent imposition of restrictions or limitations which might place the airlines of the other Party at a disadvantage by instituting competition or for any other reason.

Article 5

APPLICABLE PROVISIONS

1. The laws and regulations of each Contracting Party applicable in its territory to the entry and departure of aircraft engaged in international air navigation or to the operation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party applicable in its territory to the entry, stay and departure of passengers, baggage, mail and cargo and those concerning formalities, immigration, passports, customs and quarantine measures shall apply to the passengers, baggage, mail or cargo transported by the designated airline or airlines of the other Contracting Party while in the said territory.

Article 6

For military reasons or for reasons of public security either Contracting Party may restrict or prohibit flights over certain zones of its territory by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, provided that such restrictions or prohibitions also apply to the aircraft of the designated airline or airlines of the first Contracting Party and to airlines of third States operating scheduled international air services. The prohibited zones shall be of reasonable size so as not to obstruct air traffic unnecessarily, and the limits of those zones shall be communicated as quickly as possible to the other Contracting Party.

Article 7

CUSTOMS AND EXEMPTIONS

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, fuel, lubricants and stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees or other duties or taxes, except for taxes and payments for services rendered, on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and stores remain on board the aircraft until such time as the flight resumes.

2. The following shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges for services rendered:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, for use on board aircraft operated on international services of the other Contracting Party;

(b) Spare parts imported into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party; and

(c) Fuel and lubricants intended to supply aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are consumed during the flight over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

The items referred to in subparagraphs *a*, *b* and *c* may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as other articles and stores on board the aircraft of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until such time as they are re-exported or otherwise disposed of in a duly authorized manner.

4. Passengers in transit through the territory of either Contracting Party shall be subject only to simplified control and shall be afforded every facility. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties or taxes.

Article 8

TRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to free transfer into convertible currency, at the official exchange rate, of the excess of receipts over expenditure earned in its territory in connection with the transport of passengers, baggage, mail and cargo by the designated airline of the other Contracting Party.

Article 9

CERTIFICATES AND LICENCES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by a Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes specified in the annex. However, each Contracting Party reserves the right to recognize as valid, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by another State.

Both Parties shall facilitate the exchange or lease of aircraft, with or without crews, between airlines of both Contracting Parties.

Article 10

TARIFFS FOR CARRIAGE

1. The tariffs of the airlines which one of the Contracting Parties applies to carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be set at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as the cost of operation, the category of equipment used, the characteristics of the different routes, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be set by agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over all or part of the same routes; where

possible, the rate-setting machinery of the International Air Transport Association shall be used.

3. The tariffs so set shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than 30 days before the date laid down for their entry into force. In special cases, this time-limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot reach agreement on such tariffs or if, for any other reason, a tariff cannot be set in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, or if, during the first 15 days of the period of 30 days specified in paragraph 3 of this article, one of the Contracting Parties notifies the other Contracting Party of its disagreement with any tariff reached in conformity with the provisions of paragraph 2 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by mutual agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them pursuant to paragraph 3 of this article, or on the setting of any tariff in accordance with paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 15 of this Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph 3 of this article, no tariff shall enter into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Agreement shall remain in force until new tariffs have been set in accordance with the provisions of this article.

Article 11

STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall be required to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical data as may reasonably be regarded as necessary for the purpose of reviewing the capacity required on the agreed air services by the designated airlines of the other Contracting Party. Such statements shall include all data required to determine the volume of traffic carried by the airlines in question on the agreed services.

Article 12

CONSULTATIONS

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time in a spirit of close co-operation, with a view to ensuring compliance with the provisions of this Agreement and its annex.

Article 13

AMENDMENTS TO THE AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable that any provision of this Agreement be amended, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations may take place between the aeronautical authorities either orally or by correspondence and shall begin within a period of 60 days

from the date of receipt of the request. Any such amendments shall enter into force once they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes provided the constitutional requirements of both countries have been met.

2. Amendments to the annex to this Agreement shall be arranged by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 14

AMENDMENT BY MULTILATERAL TREATIES

This Agreement and its annex shall be amended to conform with any multilateral agreement which may be binding on both Contracting Parties.

Article 15

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the parties shall first endeavour to settle it through direct negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute, by agreement, may be referred for decision to any person or organization, or should one of the Contracting Parties so request, to the decision of a tribunal of three arbitrators, one nominated by each of the Contracting Parties and a third appointed by the other two. Each party shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute; and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitration tribunal. Should the President be a national of one of the Contracting Parties, or be prevented from serving for other reasons, his replacement in the position shall make the corresponding appointments.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision taken under paragraph 2 of this Article.

Article 16

DENUNCIATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the Agreement shall terminate 12 months after date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt of the notice, it shall be deemed to have been received 14 days after receipt of such notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

REGISTRATION

This Agreement and any amendment thereto and any exchange of notes, in accordance with the provisions of article 13, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18

FINAL PROVISIONS

This Agreement shall enter into force on the date on which the two Contracting Parties inform one another that their respective constitutional formalities have been completed.

DONE at Panama City in two equally authentic copies in the Spanish language on 21 July 1967.

For the Government
of the Republic of Panama:

[*Signed*]

FERNANDO ELETA ALMARAN
Minister for Foreign Affairs

For the Government
of Spain:

[*Signed*]

EMILIO PAN DE SORALUCE Y OLMOS
Ambassador

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

I. *Panamanian routes*

A. Panama—a point in South America and/or the Caribbean—Madrid.

B. Panama—a point in Central America and/or the Caribbean—a point in the United States of America—Madrid.

II. *Spanish routes*

A. Madrid—a point in the Caribbean and/or South America—Panama.

B. Madrid—a point in the United States of America—a point in the Caribbean and/or Central America—Panama.

Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed services on the routes specified between their respective territories.

2. Each Contracting Party shall take into account the interests of the other Party in common routes so as not to affect unduly the services which the latter provides.

3. The agreed services provided by the airlines designated by the Contracting Parties shall bear a direct relationship to the transport requirements for the specified routes and shall have as their primary objective to offer, with a reasonable amount of cargo, sufficient capacity to fill present requirements, or requirements which can be reasonably estimated, for transport of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Parties designating the airline and the country of final destination of the traffic.

4. For transport of passengers, cargo and mail provided along points of a specified route located in the territory of States other than the State designating the airline, the general principle of that capacity offered shall be related to:

(a) Traffic demand between the country of origin and countries of destination.

(b) The requirements of economical operation of the services in question.

(c) Existing traffic demand in the region through which the route passes, taking into account the interests of local and regional services.

5. Application of this Agreement is limited in principle to the exercise of the traffic rights between the territories of the two Parties. Possible traffic rights in respect of intermediate stops in third countries, known as the fifth freedom, shall in each case be the subject of an agreement between the respective aeronautical authorities.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA ET L'ESPAGNE

Le Gouvernement de la République du Panama et

Le Gouvernement d'Espagne,

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre le Panama et l'Espagne et de poursuivre, dans la plus grande mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de l'Accord relatif à l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944², ont nommé à cet effet leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord afin d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées. Les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, aux fins de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir.

b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire.

c) De faire escale aux points indiqués dans le Tableau des routes figurant à l'annexe au présent Accord pour embarquer et débarquer, en trafic aérien international, des passagers, du courrier et du fret, à l'exclusion des transports entre deux points dudit territoire.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises de transports aériens désignées sont autorisées à opérer les services aériens internationaux sont spécifiées sur le Tableau des routes. Ces services et routes sont ci-après dénommés « services convenus » et « routes spécifiées ».

3. Aux fins de l'application du présent Accord et de son annexe :

a) Le terme « territoire » a le sens défini à l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

b) L'expression « autorités aéronautiques » désigne :

— En ce qui concerne l'Etat espagnol, le Ministère de l'air;

— En ce qui concerne le Panama, le Ministère du gouvernement et de la justice;

¹ Entré en vigueur le 15 octobre 1970, date de la dernière des notifications (des 27 novembre 1968 et 15 octobre 1970) par lesquelles les Parties se sont informées de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives, conformément à l'article 18.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, pp. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

— Ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités.

c) L'expression « entreprise désignée » ou « entreprises désignées » désigne l'entreprise ou les entreprises de transports aériens que chacune des Parties contractantes aura désignées pour exploiter les services convenus indiqués à l'annexe du présent Accord.

d) Les expressions « service aérien », et « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 2

AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

1. Chacune des Parties contractantes pourra désigner, moyennant notification écrite à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Conformément aux dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, l'autre Partie contractante, au reçu de cette désignation, donnera sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées les autorisations voulues.

3. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit d'annuler la désignation d'une entreprise de transports aériens et de la remplacer par une autre, sous réserve d'en aviser l'autre Partie par écrit.

4. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie qu'elle apporte la preuve, conformément aux dispositions de la Convention de l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), qu'elle est en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser les autorisations mentionnées au paragraphe 2 du présent article lorsqu'elle n'est pas convaincue que la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont en bonne partie entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée et de nationaux de celle-ci.

6. L'entreprise de transports aériens ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, commencer à exploiter les services convenus dès lors que les tarifs applicables à ces services seront entrés en vigueur conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

Article 3

ANNULATION ET SUSPENSION

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de révoquer l'autorisation accordée à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie ou de suspendre l'exercice par ladite entreprise des droits énoncés à l'article premier du présent Accord :

a) Si elle n'est pas convaincue que la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont en bonne partie entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de nationaux de cette dernière; ou

b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) Si l'entreprise cesse d'exploiter les services convenus conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins que la révocation ou la suspension ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements applicables, chacune des Parties contractantes n'usera de cette faculté qu'après avoir consulté l'autre Partie.

Article 4

TRAITEMENT DE FAVEUR

Les deux Parties sont disposées à déployer, sur la base du traitement de la nation la plus favorisée, un maximum d'efforts raisonnables pour éviter l'imposition de restrictions ou de limitations susceptibles de désavantager les entreprises de transports aériens de l'autre Partie en créant une concurrence ou pour tout autre motif.

Article 5

DISPOSITIONS APPLICABLES

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, de l'équipage, des bagages, du courrier et du fret, tels que les règlements relatifs aux formalités, à l'immigration, aux passeports, au contrôle sanitaire et à la douane, sont également applicables aux passagers, à l'équipage, au courrier et au fret transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie.

Article 6

Chacune des Parties contractantes pourra, pour des raisons militaires ou de sécurité publique, restreindre ou interdire le survol par des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante de certaines zones de son territoire, sous réserve que ces restrictions ou interdictions s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par la première Partie contractante ou aux entreprises de transports aériens de pays tiers qui exploitent des services aériens internationaux réguliers. Les zones interdites devront avoir une superficie raisonnable afin de ne pas gêner inutilement la navigation aérienne et leurs limites devront être communiquées dans les délais les plus brefs à l'autre Partie contractante.

Article 7

DOUANES ET EXEMPTIONS

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transports aériens désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur

équipement normal, les carburants, les lubrifiants et les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, seront exempts de tous droits de douane et d'inspection, ou autres droits et taxes, à l'exception des taxes et paiements pour services rendus, lors de leur entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions restent à bord de l'aéronef en attendant la poursuite du vol.

2. Seront également exempts des mêmes droits et taxes, à l'exception des droits et douanes pour services rendus :

a) Les provisions de bords embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie, pour être consommées à bord des aéronefs utilisés en service international par l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et les lubrifiants destinés aux aéronefs exploités par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante et utilisés en service international, même s'ils sont utilisés lors du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les articles mentionnés aux alinéas *a*, *b*, et *c* pourront être soumis à une surveillance ou à un contrôle douanier.

3. L'équipement normal des aéronefs, de même que les autres articles et provisions se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne pourront être embarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'assentiment des autorités douanières de celle-ci. En pareil cas, ils pourront être maintenus sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement, conformément aux modalités autorisées.

4. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un simple contrôle et jouiront de facilités de tous ordres. L'équipage et le fret en transit direct seront exempts de droits ou impôts douaniers et de tous autres droits similaires.

Article 8

TRANSFERTS DES EXCÉDENTS

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie le droit de transférer librement, en devises convertibles au taux de change officiel, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur son territoire à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret effectué par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante.

Article 9

CERTIFICATS ET LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrées ou validées par l'une des Parties contractantes seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des routes indiquées à l'annexe. Chaque Partie contractante se réserve nonobstant le droit 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 Etat.

Les deux Parties facilitent les échanges ou la location d'aéronefs avec ou sans équipage entre les entreprises des deux Parties contractantes.

Article 10

TARIFS DE TRANSPORT

1. Les tarifs appliqués par les entreprises de transports aériens d'une des Parties contractantes aux transports à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à un niveau raisonnable, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, tels que les frais d'exploitation, la catégorie de l'équipement en service, les caractéristiques des différentes routes, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par les autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises de transports aériens désignées par les deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route. Autant que possible, l'accord sera réalisé en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association des transports aériens internationaux (IATA).

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises de transports aériens désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un de ces tarifs ou si, pour une raison quelconque, un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou encore si, dans les 15 premiers jours du délai de 30 jours mentionné au paragraphe 3 du présent article, l'une des Parties contractantes fait savoir à l'autre Partie qu'elle n'approuve aucun tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de le fixer par voie d'accord entre elles.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre pour approuver un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article ou pour fixer un tarif en application du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

6. Conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne l'ont pas approuvé.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent Accord resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 11

STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur leur demande, les statistiques qui pourront raisonnablement être jugées nécessaires pour vérifier la capacité offerte sur

les services convenus par l'entreprise aéronautique désignée par l'autre Partie. Ces informations contiendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus.

Article 12

CONSULTATIONS

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer une application satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son annexe.

Article 13

MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une ou l'autre Partie contractante juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle pourra demander l'ouverture de consultations avec l'autre Partie. Ces consultations, qui pourront intervenir entre les autorités aéronautiques verbalement ou par correspondance, devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. Les modifications convenues entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques, une fois accomplies les formalités constitutionnelles requises dans les deux pays.

2. Les modifications à l'annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes et confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 14

MODIFICATIONS POUR TENIR COMPTE DES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

S'il est conclu une convention multilatérale relative aux transports aériens ayant force obligatoire pour les deux Parties contractantes, le présent Accord et son annexe seront modifiés pour être rendus conformes aux dispositions de ladite convention.

Article 15

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Au cas où un différend surgirait entre les Parties contractantes quant à l'application et à l'interprétation du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut être soumis, d'un commun accord, à la décision de toute personne ou organisme, ou au cas où une des Parties contractantes le demanderait, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes et un troisième désigné par les deux arbitres nommés en premier lieu. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes a reçu de l'autre Partie, par la voie diplomatique, un préavis demandant que le différend soit soumis à arbitrage; le troisième arbitre est nommé dans un nouveau

délai de soixante (60) jours. Si l'une quelconque des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai indiqué ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai fixé, l'une quelconque des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale qu'il nomme un ou plusieurs arbitres, selon le cas. En pareil cas, le troisième arbitre est un national d'un Etat tiers et fait fonction de président du Tribunal arbitral. Au cas où le Président a la nationalité d'une des Parties contractantes, ou est empêché pour toute autre raison, son remplaçant dans sa charge procède aux nominations requises.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en l'application du paragraphe 2 du présent article.

Article 16

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. A défaut d'accusé de réception de l'autre Partie, la notification est réputée être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et toutes les modifications qui pourront y être apportées, ainsi que tout échange de notes y relatives, conformément à l'article 13, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 18

CLAUSES FINALES

Le présent Accord entrera en vigueur à partir de la date à laquelle les Parties contractantes se seront informées mutuellement de l'accomplissement des formalités constitutionnelles de leurs pays respectifs.

FAIT en la ville de Panama, en double exemplaire, en langue espagnole, le 21 juillet 1967, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République du Panama :

Le Ministre des relations extérieures,
[Signé]

FERNANDO ELETA ALMARAN

Pour le Gouvernement
d'Espagne :

L'Ambassadeur,
[Signé]

EMILIO PAN DE SORALUCE Y OLMOS

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

- I. Routes panaméennes :
 - A. Panama - Un point en Amérique du sud et/ou aux Antilles - Madrid.
 - B. Panama - Un point en Amérique centrale et/ou aux Antilles - Un point aux Etats-Unis d'Amérique - Madrid.
- II. Routes espagnoles :
 - A. Madrid - Un point aux Antilles et/ou en Amérique du sud - Panama.
 - B. Madrid - Un point aux Etats-Unis d'Amérique - Un point aux Antilles et/ou en Amérique centrale - Panama.

Règles de capacité

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes devront avoir la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Chaque Partie contractante prendra en considération, sur les routes communes, les intérêts de l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment ses services.

3. La capacité des services convenus exploités par les entreprises désignées par les Parties contractantes devra être en rapport direct avec les besoins du transport sur les routes spécifiées et ces services devront avoir comme objectif primordial d'offrir, avec un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins présents, ou raisonnablement prévisibles en matière de transports de passagers, de fret et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise aérienne et le pays de la désignation finale du trafic.

4. Pour le transport de passagers, de fret et de courrier effectué entre des points d'une route spécifiée située sur le territoire d'un Etat distinct de celui qui a désigné l'entreprise aérienne, il est tenu compte du principe général que la capacité offerte doit être adaptée à :

- a) La demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination.
- b) Les exigences d'une exploitation rentable des lignes considérées.
- c) Le demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

5. L'application du présent Accord est limitée en principe à l'exercice des droits de trafic entre les territoires des deux Parties. Les droits éventuels de trafic dans les escales de pays tiers, connus comme étant la cinquième liberté, feront dans chaque cas l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques concernées.

