

No. 38497

**Spain
and
Panama**

Air Transport Agreement between the Kingdom of Spain and the Republic of Panama (with annex). Panama, 7 August 2001

Entry into force: *10 May 2002 by notification, in accordance with article XX*

Authentic text: *Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Spain, 20 June 2002*

**Espagne
et
Panama**

Accord relatif au transport aérien entre le Royaume d'Espagne et la République de Panama (avec annexe). Panama, 7 août 2001

Entrée en vigueur : *10 mai 2002 par notification, conformément à l'article XX*

Texte authentique : *espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Espagne, 20 juin 2002*

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA

Y

LA REPÚBLICA DE PANAMÁ SOBRE TRANSPORTE AÉREO

El Reino de España, y La República de Panamá, denominados en adelante Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las compañías respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el grado máximo de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I DEFINICIONES

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

- a) el término **Convenio** significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;
- b) el término **Autoridades Aeronáuticas** significa por lo que se refiere a España, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil) y por lo que se refiere a Panamá, la Dirección de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;
- c) el término **empresa aérea designada**, se refiere a cualquier empresa de transporte aéreo que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el Artículo III del mismo;
- d) los términos **territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales** tienen el mismo significado que les dan los Artículos 2 y 96 del Convenio;
- e) el término **Acuerdo** significa este Acuerdo Aéreo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;
- f) el término **rutas especificadas** significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Acuerdo;
- g) el término **servicios convenidos** significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;
- h) el término **tarifa** significa los precios que se fijan para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan.
- i) el término **capacidad** significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y en relación con

los servicios convenidos significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta.

ARTÍCULO II DERECHOS OPERATIVOS

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al mismo.
2. Las empresas aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras operen 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 del Anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente o con destino al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo al presente Acuerdo.
3. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte Contratante.
4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO III DESIGNACION DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el número de empresas aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada empresa aérea en relación con la operación de los servicios convenidos.
2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada,

formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente Artículo, conceder sin demora las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están 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, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negar la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2 de este Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio, por parte de una empresa aérea designada, de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, cuando no esté convencida de que dicha empresa esté constituida y tenga su principal centro de actividad en el territorio de la otra Parte Contratante; y sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo.

ARTÍCULO IV REVOCACIONES

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación concedida a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

- a) cuando no esté convencida de que dicha empresa esté constituida y tenga su principal centro de actividad en el territorio de la otra Parte Contratante; y sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante.
- b) cuando dicha empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos, o
- c) cuando dicha empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.
- d) cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre Seguridad previstas en los Artículos XI y XII de este Acuerdo.

2 Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos XI y XII y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el

párrafo 1 de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO V EXENCIONES

1. Los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los derechos por el servicio prestado:

- 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) piezas de recambio 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 aéreas designadas por la otra Parte Contratante;
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas 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 que se hayan embarcado, y
- d) existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía impreso en el mismo y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

Los artículos mencionados en los subpárrafos a), b), c) y d) podrán ser sometidos a vigilancia o control aduaneros.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia por dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Salvo por razones de seguridad y otras razones tales como tráfico de drogas y protección de marcas, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

ARTÍCULO VI TASAS AEROPORTUARIAS

Las tasas u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios técnicos y otras instalaciones, así como cualquier otro gravamen por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios se impondrán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, siempre que dichas tasas no sean superiores a las tasas impuestas, por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares, en virtud del Artículo 15 del Convenio.

ARTÍCULO VII TARIFAS

1. Las tarifas aplicables por cada una de las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el coste de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y otras consideraciones comerciales del mercado.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir que se notifiquen o se registren ante sus Autoridades Aeronáuticas las tarifas que las empresas aéreas de la otra Parte Contratante apliquen a o desde su territorio. No se exigirá que las empresas aéreas designadas realicen la notificación o registro con una antelación de más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su efectividad. Cuando así se estime, se podrá permitir una notificación o registro en un plazo más corto del normalmente requerido. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a las empresas aéreas de la otra Parte Contratante la notificación o registro de los precios aplicados por los fletadores al público, a menos que sea necesario, con carácter no discriminatorio, para fines informativos.

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y sobre protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impedir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una empresa designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

- a) evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) proteger al usuario frente a tarifas injustamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante;
- c) proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas debido a subvenciones o ayudas estatales directas o indirectas
- d) proteger a otras empresas de tarifas artificialmente reducidas, cuando exista evidencia de que se intenta eliminar la competencia.

4. Sin perjuicio de lo que establece el párrafo 3 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán aprobar expresamente las tarifas que le sometan las empresas de transporte aéreo designadas. Cuando dichas Autoridades consideren que determinada tarifa está comprendida en las categorías descritas en los apartados 3.a), 3.b), 3.c) y 3.d), notificarán su disconformidad, de forma razonada, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante y a la empresa aérea implicada cuanto antes sea posible y, en ningún caso, después de los treinta (30) días posteriores a la fecha de notificación o presentación de la tarifa en cuestión y podrá recurrir a los procedimientos de consulta establecidos en el párrafo 5 de este Artículo. A menos que ambas Autoridades Aeronáuticas hayan convenido por escrito el desaprobadas, con arreglo a los mencionados procedimientos, las tarifas se considerarán aprobadas.

5. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán solicitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante que se celebren consultas sobre cualquier tarifa de una empresa aérea de la otra Parte Contratante por el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, incluido el caso en que la tarifa en cuestión haya sido objeto de una notificación de disconformidad. Dichas consultas se celebrarán no más tarde de treinta (30) días después de recibir la solicitud. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria con el fin de alcanzar una solución razonable del asunto. Si en dichas consultas se llega a un acuerdo con respecto a la tarifa cuestionada las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán para que dicho acuerdo entre en vigor. Si no se llega a un acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará aplicándose.

6. Para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente Acuerdo, cada Parte Contratante permitirá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, ofrecer tarifas semejantes a las que aplique cualquier empresa aérea por un servicio comparable realizado entre los mismos puntos.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Toda tarifa aprobada sin plazo de expiración se mantendrá en vigor si no se ha presentado ni aprobado una tarifa hasta su retirada por la empresa afectada o hasta que ambas Partes Contratantes convengan en que deberá dejar de aplicarse.

**ARTÍCULO VIII
OPORTUNIDADES COMERCIALES**

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario así como sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos.
2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.
3. Los representantes y el resto del personal deberán estar sujetos a las Leyes y Reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas Leyes y Reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, en base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las correspondientes autorizaciones de empleo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que hace mención el párrafo 1 de este Artículo.
4. Cuando circunstancias especiales requieran la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos, en su caso, por las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante, serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada al país en cuestión de dicho personal.
5. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando o mientras las reglamentaciones aplicables a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la auto-asistencia, las condiciones establecidas para la prestación de tales servicios serán tan favorables como las generalmente aplicadas a las otras empresas aéreas internacionales.
6. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.
7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido

de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

8. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

9. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente dentro de los plazos reglamentarios para que dichas transferencias se realicen en moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

10. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier empresa aérea designada de una Parte Contratante podrá concertar acuerdos de cooperación, tales como código compartido, fletamento parcial, o arrendamiento con:

- a) una empresa aérea o más de cualquiera de las Partes Contratantes;
- b) una empresa aérea o más de un tercer país, a condición de que todas las empresas aéreas que concierten dichos acuerdos:
 - 1) tengan la debida autorización;
 - 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos acuerdos;
 - 3) ofrezcan la información adecuada a los pasajeros en el momento de adquirir el billete, notificando qué empresa es la que va a operar cada segmento de la ruta.

11. Al realizar los servicios convenidos las empresas aéreas designadas podrán efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta en el tipo o número de aeronaves utilizadas, siempre y cuando, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la empresa aérea y que, en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la empresa aérea sea continuación del transporte realizado en el sector anterior a dicho punto.

ARTÍCULO IX LEYES Y REGLAMENTOS

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada, estancia y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia o salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la inmigración, seguridad en la aviación, pasaportes, a las aduanas y a las medidas

sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a los pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO X CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes y no caducadas, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en el Convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva, para el sobrevuelo de su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas por otro Estado a sus propios nacionales.

ARTÍCULO XI SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los 30 días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de 15 días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo IV del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, se acuerda que toda aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente Artículo "inspección en rampa", siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su

tripulación como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:
 - a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio de Chicago;
 - b) graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

la Parte Contratante que realiza la inspección podrá a efectos del Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha empresa o empresas aéreas, la otra Parte Contratante podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la compañía aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante en virtud de lo establecido en los párrafos 2 o 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

ARTÍCULO XII SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y

ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971 y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de Septiembre de 1971.

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

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se menciona en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

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

6. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo establecido en el Artículo IV (Revocaciones), de este Acuerdo, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas concedidas a las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes.

En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en este apartado 7 se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este Artículo.

ARTÍCULO XIII CAPACIDAD

1. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Acuerdo, disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.
2. Los servicios que presten las empresas aéreas designadas en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.
3. En la operación de los servicios convenidos, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias de dichos servicios, la capacidad a ofrecer en la operación de los mismos, así como el tipo de aeronave a utilizar. No obstante lo anterior, cuando se trate de operaciones a puntos situados en terceros países, con derechos de tráfico de quinta libertad, las frecuencias y la capacidad a ofrecer por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán por acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.
4. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones.
5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte Contratante, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo XVI del Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

ARTÍCULO XIV ESTADÍSTICAS

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las empresas aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales para su publicación. Cualquier dato estadístico adicional de tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes desee obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

ARTÍCULO XV CONSULTAS

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

ARTÍCULO XVI MODIFICACIONES

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática.

2. Las modificaciones del Anexo a este Acuerdo, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmado mediante Canje de Notas por vía diplomática. Las consultas a estos efectos, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

ARTÍCULO XVII SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán, en primer lugar,

para solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado 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 árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo.

4. Cada Parte Contratante pagará los gastos y la remuneración correspondientes a su propio árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios correspondientes al mismo, así como los derivados de la actividad de arbitraje, serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO XVIII REGISTRO

El presente Acuerdo y toda modificación al mismo, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional

ARTÍCULO XIX CONVENIOS MULTILATERALES

Si después de la entrada en vigor de este Acuerdo, ambas Partes Contratantes se adhieren a un Convenio o Acuerdo Multilateral referido a cuestiones reguladas en este Acuerdo, las Partes Contratantes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el Acuerdo para adaptarlo al Convenio o Acuerdo Multilateral de que se trate.

**ARTICULO XX
ENTRADA EN VIGOR Y DENUNCIA**

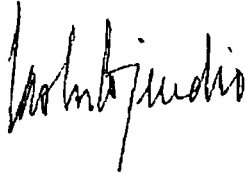
1. El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, mediante Canje de Notas diplomáticas el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales y dejará sin efecto el Convenio entre España y la República de Panamá sobre Transporte Aéreo y Anexo, hecho en Panamá el 21 de Julio de 1967.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación 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 acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

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

Hecho por duplicado, siendo ambos textos igualmente auténticos. En Panamá, el 7 de Agosto de 2001.

POR EL REINO DE ESPAÑA



POR LA REPÚBLICA DE PANAMÁ



ANEXO

Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Panamá

CUADRO DE RUTAS

1. Rutas que podrán ser explotadas en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas de España:

Puntos en España – puntos intermedios – Panamá y otro punto más en la República de Panamá – puntos más allá y vv.

2. Rutas que podrán ser explotadas en ambas direcciones por las empresas aéreas designadas de Panamá:

Puntos en Panamá – puntos intermedios – Madrid y otro punto en España – puntos más allá y vv

3. Las empresas aéreas designadas podrán omitir uno o varios puntos o alterar el orden de los mismos en las rutas indicadas en los apartados 1 y 2 de este Anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida se halle situado en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a dichas empresas.
4. Los puntos intermedios y más allá establecidos en las rutas especificadas en los apartados 1 y 2 de este Anexo, a ser explotados con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades, serán elegidos libremente por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante y podrán ser sustituidos por otros, previa notificación a la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones.
5. En la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, las empresas aéreas designadas por España y por Panamá disfrutarán de derechos de tráfico de quinta libertad en aquellos puntos y de conformidad con las condiciones que se establezcan por acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas en virtud de las disposiciones del Artículo XIII.
6. En la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas las empresas aéreas designadas podrán disfrutar de derechos de parada con estancia en cualquier punto de las rutas establecidas en los apartados 1 y 2 de este Anexo.
7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán derecho a realizar vuelos exclusivos de carga desde puntos situados en sus respectivos territorios, vía puntos intermedios, a puntos situados en el territorio de la otra Parte Contratante y a puntos más allá, con plenos derechos de tráfico, sin limitación de capacidad y frecuencias.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN
AND THE REPUBLIC OF PANAMA

The Kingdom of Spain and the Republic of Panama, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Desiring to promote an international air transport system which offers a fair and equal opportunity to the respective airline companies to perform their activities and permits them to compete in accordance with the norms and rules of each Contracting Party;

Desiring to facilitate the development of international air transport;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

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

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purposes of the interpretation and application of this Agreement, unless otherwise stated herein:

(a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under articles 90 and 94 thereof so far as such Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

(b) the term "Aeronautical Authorities" means in the case of Spain the Ministry of Development (Directorate-General for Civil Aviation) and in the case of Panama the Civil Aeronautics Directorate or in either case any agency or person legally authorized to assume the functions relating to this Agreement exercised by the said Authorities;

(c) the term "designated airline" means any airline designated by either Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement and in accordance with the provisions of article III of this Agreement;

(d) the terms "territory", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the same meanings as specified in articles 2 and 96 of the Convention;

(e) the term "Agreement" means this Agreement and its Annex and any amendments hereto;

(f) the term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;

(g) the term "agreed services" means the international air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement, on the specified routes;

(h) the term "tariff" means the prices established for the carriage of passengers, baggage or freight (excluding mail), including any significant additional benefit granted or provided with the said transportation and the corresponding transactions for the carriage of goods. It also includes the conditions governing the application of such prices and the payment of commissions;

(i) the term "capacity" means, in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo of the said aircraft and, in relation to the agreed services, the capacity of the aircraft used on the said services, multiplied by the number of frequencies operated by the said aircraft during each season on one route or on one segment of a route.

Article II. Operating Rights

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 in the Annex hereto.

2. The airlines designated by either Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

(b) to make stops in that territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in that territory at the points specified in the route schedule in the Annex for the purpose of taking on or discharging passengers, mail and cargo, in combination or separately, in international air traffic to or from the territory of the other State, in accordance with the provisions of the Annex to this Agreement;

3. The rights specified in subparagraphs (a) and (b) of the preceding paragraph shall be enjoyed also by the non-designated airlines of each Contracting Party.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party rights of cabotage in the territory of the other Contracting Party.

Article III. Designation of airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party, through the diplomatic channel, as many airlines as it wishes for the purpose of operating agreed services on the specified routes and to substitute another airline for one previously designated. Such designations shall specify the extent of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the agreed services.

2. Upon receipt of such a designation and of an application from the designated airline in the form prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant without delay the appropriate operating authorization.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the

operation of international air services by those Authorities in conformity with the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to withhold the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in article II of this Agreement when it is not satisfied that the said airline was constituted and has its principal place of business in the territory of the other Contracting Party or holds an air operator certificate issued by the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in accordance with the provisions of this Agreement.

Article IV. Revocations

1. Either Contracting Party may revoke the operating authorization granted to an airline designated by the other Contracting Party or suspend the exercise by that airline of the rights specified in article II of this Agreement or impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of those rights:

(a) where it is not satisfied that the said airline was constituted and has its principal place of business in the territory of the other Contracting Party or holds an air operator certificate issued by the Aeronautical Authority of the other Contracting Party;

(b) where that airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights, or

(c) where that airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(d) where the other Contracting Party fails to maintain or apply the safety and security standards provided for under articles XI and XII of this Agreement.

2. Without prejudice to the provisions of articles XI and XII and unless the immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of the laws and regulations, such a right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

Article V. Exemptions

1. Regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party shall be exempt from all customs duties and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the Authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged in international air services of the other Contracting Party;

(b) spare parts brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated in international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and

(d) printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airlines.

Items referred to in subparagraphs (a), (b), (c) and (d) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Unless otherwise required for security reasons or because of drug trafficking or patent and trademark protection, passengers in transit across the territory of either Contracting Party as well as their baggage shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes levied on imports.

Article VI. Airport charges

The fees or other charges for the use of each airport including its installations, technical services and other facilities, as well as any other charge for the use of air navigation and communication facilities and services, shall be imposed in accordance with the rates established by each Contracting Party in the territory of its State, provided that such fees do not exceed those imposed, for the use of those airports and services, on its own national aircraft used on similar international services, pursuant to article 15 of the Convention.

Article VII. Tariffs

1. The tariffs to be charged by each designated airline of the Contracting Parties for international transport on services provided for in this Agreement shall be established freely at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, characteristics of service, consumer needs, reasonable profit and other market considerations.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of the tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Con-

tracting Party. Notification or filing by the designated airlines may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. If deemed appropriate, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Without prejudice to the standards of competitiveness and consumer protection prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral steps to prevent the introduction of a proposed tariff or the continued application of an existing tariff by a designated airline of the other Contracting Party for international transport on the services provided for in this Agreement. The Parties shall intervene only to:

- (a) avoid unreasonably discriminatory prices or practices;
- (b) protect the consumer from tariffs that are unreasonably high or restrictive owing to the abuse of a dominant position;
- (c) protect other airlines from tariffs that are artificially low owing to direct or indirect governmental subsidies or support; or
- (d) protect other airlines from tariffs that are artificially low if there is evidence of attempts to eliminate competition.

4. Without prejudice to paragraph 3 of this article, the Aeronautical Authorities of each Contracting Party may expressly approve the tariffs submitted to them by the designated airlines. If those Authorities consider that a specific tariff falls into one of the categories described in subparagraphs (a) to (d) of the preceding paragraph, they shall notify their disagreement as soon as possible, giving reasons therefor, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and the airline involved and, in any event, no more than thirty (30) days from the date of notification or submission of the tariff in question and may resort to the consultation procedures established in paragraph 5 of this article. The tariffs shall be considered approved, in accordance with those procedures, unless the two Aeronautical Authorities have agreed in writing not to approve them.

5. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party may request consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party regarding any tariff of an airline of the other Contracting Party for international transport on the services provided for in this Agreement, including any tariff which has been the object of a notification of disagreement. Such consultations shall be held within thirty (30) days of the receipt of the request. The Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall cooperate in obtaining the necessary information with a view to reaching a reasonable solution. If in the course of the consultations an agreement is reached regarding the tariff in question, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall make every effort to ensure that the agreement enters into force. If no mutual agreement is reached, the tariff shall go into effect or continue in effect.

6. For the purposes of international transport on the services provided for in this Agreement, each Contracting Party shall permit the designated airlines of the other Contracting Party to offer similar tariffs to those charged by any airline for a comparable service between the same points.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this article shall continue in effect until a new tariff has been established. Any tariff approved without an expiration date shall remain in effect, pending the submission and approval of a new tariff, until it is withdrawn by the relevant airline or until the two Contracting Parties agree that it should cease to apply.

Article VIII. Commercial opportunities

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, technical and operational staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied by their own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and the remaining staff shall be subject to the laws and regulations in force in the other Contracting Party, and, in accordance with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this article.

4. Should special circumstances require the entry or continued presence of staff to perform temporary duties on an urgent basis, the authorizations, visas and documents required under the laws and regulations of each Contracting Party shall be issued promptly so as not to delay the entry of the staff concerned.

5. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling services in the territory of the other Contracting Party or, at its option, to contract out such services, in whole or in part, to one of the agents authorized to provide them. Where the regulations applicable to handling services in the territory of one Party preclude or limit either the freedom to contract out these services or self-handling, the conditions established for the provision of such services shall be as favourable as those generally applied to other international airlines.

6. On a basis of reciprocity and of non-discrimination in relation to any other airline operating in international traffic, the designated airlines of each Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through agents, in any currency, in accordance with the legislation in force in each Contracting Party.

7. The designated airlines of each Contracting Party shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Such net transfer shall include revenue from sales, made directly or through an agent, of air transport services and ancillary or supplementary services, and the normal commercial interest which such revenue has earned while on deposit awaiting transfer.

8. Such remittances shall be without prejudice to any fiscal obligations in effect in the territory of each Contracting Party.

9. The designated airlines of each Contracting Party shall receive the necessary authorization within the requisite time limits for such transfers to be made in freely convertible currency at the official rate of exchange prevailing on the date of the request.

10. In operating or providing the authorized services on the agreed routes, any designated airline of a Contracting Party may conclude cooperation agreements for, inter alia, shared code, partial chartering or leasing with:

- (a) one or more airlines of either Contracting Party;
- (b) one or more airlines of a third country, provided that all the airlines concluding such agreements:
 - (1) have due authorization;
 - (2) satisfy the requirements normally applied to such agreements;
 - (3) give adequate information to the passengers at the time of purchase of the tickets, informing them which airline is to operate each segment of the route.

11. In providing the agreed services, the designated airlines may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in the type or number of aircraft operated, provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that designated the airline is a continuation of the transportation in the segment preceding such point.

Article IX. Laws and regulations

1. In each Contracting Party the laws and regulations relating to the admission to, stay in and departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation of such aircraft while within its territory shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

2. In each Contracting Party the laws and regulations relating to the admission to, stay in and departure from its own territory of passengers, crew, baggage, mail and cargo and the regulations relating to entry, clearance, immigration, aviation security, passports, customs and health measures shall be applied in that territory to the passengers, crew, baggage, mail and cargo of the designated airlines of the other Contracting Party.

Article X. Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still current shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competence and licences granted to its own nationals by another State.

Article XI. Safety

1. Either Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aircrews, aircraft or operation of aircraft. Such consultations shall be held within 30 days of the request.

2. If, following the consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in one of the aforementioned areas that are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, it shall notify the other Party of its findings and the steps considered necessary to comply with those minimum standards. The other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within 15 days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of article IV (Revocations) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations established in article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination, in this article called "ramp inspection", provided that this does not lead to unreasonable delay. The inspection shall be carried out by the authorized representatives of the other Party on board and around the aircraft to check the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft, or the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. If access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type described in paragraph 4 above arise and to draw the conclusions to which that paragraph refers.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately if it concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for

ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article XII. Aviation security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 which is supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports situated in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall observe the aviation security provisions referred to in the paragraph above which the other Contracting Party requires for entry into, departure from, or stay in the territory of that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When one Contracting Party has reasonable grounds for believing that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this article, it may request immediate consultations with the other Contracting Party.

7. Notwithstanding the provisions of article IV (Revocations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall be grounds for suspending, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorizations granted to the airlines of both Contracting Parties.

In the event of an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take provisional measures before fifteen (15) days have elapsed.

Any measure taken pursuant to this paragraph 7 shall cease to apply when the other Contracting Party complies with the provisions of this article.

Article XIII. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate services on any of the routes specified in this Agreement.

2. The services which the designated airlines operate on any of the routes specified in the Annex to this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to traffic requirements between the two countries.

3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall be free to establish the frequency and capacity of such services and the type of aircraft operated. Nevertheless, in the case of operations to points situated in third countries, with fifth freedom traffic rights, the frequency and capacity of services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall be established by agreement between the respective Aeronautical Authorities.

4. The frequencies and timetables for the operations of the agreed air services shall be communicated, when this is required, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the start of the said operations.

5. If one Contracting Party considers that the service provided by one or more airlines of the other Contracting Party is not consistent with the standards and principles provided for in this article, it may request consultations pursuant to article XVI of the Agreement in order to consider the operations in question with a view to determining by common agreement appropriate corrective measures.

Article XIV. Statistics

The Aeronautical Authorities of one Contracting Party shall provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, upon request, information and statistics relating to the traffic carried by the designated airlines of the first Party on the agreed services to or from the territory of the other Party, in the form in which they were prepared and submitted by the designated airlines to their national Aeronautical Authorities for publication. Any additional statistical data relating to traffic which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party wish to obtain from the Aeronautical Authorities of the other Contracting

Party shall be the object of discussions between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties, at the request of either of them.

Article XV. Consultations

In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

Article XVI. Modification of the Agreement

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between the Aeronautical Authorities and may be conducted by discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

2. Any modification of the Annex to this Agreement may be effected by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel. Consultations to this end, which may be conducted by discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

Article XVII. Settlement of disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so named. Each Contracting Party shall name an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute. The third arbitrator shall be appointed within a period of sixty (60) days from the designation of the second arbitrator, shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the venue of the arbitration. If either Contracting Party fails to name an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as the President of the Tribunal.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision adopted in conformity with paragraph 2 of this article.

4. Each Contracting Party shall pay the expenses and remuneration of its own arbitrator; the fees and expenses of the third arbitrator and the expenses pertaining to the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article XVIII. Registration

This Agreement, including any amendments hereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XIX. Multilateral conventions

If, after the entry into force of this Agreement, both Contracting Parties become parties to a multilateral convention or agreement concerning the questions dealt with in this Agreement, the Contracting Parties shall hold consultations with a view to determining the desirability of reviewing the Agreement in order to bring it into line with the multilateral convention or agreement in question.

Article XX. Entry into force and termination

1. This Agreement shall enter into force as soon as the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that their respective constitutional requirements have been fulfilled. It shall replace the Air Transport Agreement (with annex) between Spain and the Republic of Panama done at Panama City on 21 July 1967.

2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In such a case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate, both texts being equally authentic, at Panama City on 7 August 2001.

For the Kingdom of Spain:

CARLOS MARÍA LOJENDIO PARDO MANUEL DE VILLENA

For the Republic of Panama:

JOSÉ ALEMÁN HEALY

ANNEX TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KING-
DOM OF SPAIN AND THE REPUBLIC OF PANAMA

ROUTE SCHEDULE

1. Routes which may be operated in either direction by the designated airlines of Spain:

Points in Spain -- intermediate points -- Panama City and another point in the Republic of Panama -- points beyond and vice versa.

2. Routes which may be operated in either direction by the designated airlines of Panama:

Points in Panama -- intermediate points -- Madrid and another point in Spain -- points beyond and vice versa.

3. The designated airlines may omit or change the order of one or more points on the routes indicated in paragraphs 1 and 2 of this Annex in all or some of their services, provided that the point of departure is in the territory of the Contracting Party which designated the airlines.

4. Intermediate points and points beyond on the routes specified in paragraphs 1 and 2 of this Annex, to be operated with third and fourth freedom traffic rights, shall be chosen freely by the designated airlines of each Contracting Party and may be replaced by others, following notification of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the start of the operations.

5. In operating the agreed services on the specified routes, the airlines designated by Spain and Panama shall enjoy fifth freedom traffic rights at those points and in accordance with the conditions established by agreement between the respective Aeronautical Authorities pursuant to the provisions of article XIII.

6. In operating the agreed services on the specified routes, the designated airlines may enjoy stopover rights at any point on the routes established in paragraphs 1 and 2 of this Annex.

7. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to operate all-cargo flights from points situated in their respective territories, via intermediate points, to points situated in the territory of the other Contracting Party and points beyond, with full traffic rights, without limitation as to capacity and frequency.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE ROYAUME D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA

Le Royaume d'Espagne et la République de Panama, ci après dénommés les " Parties contractantes ";

Désireux de promouvoir un dispositif de transport aérien international qui offre à leurs entreprises de transport aérien des possibilités justes et équitables d'exercer leurs activités en régime de concurrence et en conformité avec les règles et règlements de chacune des Parties contractantes;

Désireux de favoriser le développement du transport aérien international;

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens; et

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

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord et sauf indication contraire :

a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément à son article 90, ainsi que tout amendement aux annexes ou à la Convention, adopté en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été approuvés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression " Autorités aéronautiques " s'entend, dans le cas de l'Espagne, du Ministère de l'expansion (Direction générale de l'aviation civile) et, dans le cas du Panama, de la Direction de l'aéronautique civile ou, dans un cas comme dans l'autre, de toutes autres autorités ou personnes habilitées à exercer, en rapport avec le présent Accord, les fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées;

c) L'expression " entreprise désignée " s'entend de toute entreprise de transport aérien qui a été désignée par chacune des Parties contractantes pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en annexe au présent Accord, conformément aux dispositions de l'article III dudit Accord;

d) Les expressions " territoire ", " service aérien international " et " escale non commerciale " s'entendent avec le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme " Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements y relatifs;

f) L'expression " routes spécifiées " s'entend des routes établies ou à établir en annexe au présent Accord;

g) L'expression " services convenus " s'entend des services aériens internationaux qui, en vertu des dispositions du présent Accord, peuvent être établis sur les routes spécifiées;

h) Le terme " tarif " s'entend des prix qui sont fixés pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises (à l'exception du courrier), y compris toute prestation additionnelle importante accordée ou offerte accessoirement à ce transport, ainsi que les transactions correspondantes pour le transport de marchandises. Il comprend aussi les conditions qui régissent l'application du prix du transport et le paiement des commissions y afférentes;

i) Le terme " capacité " s'entend, s'agissant d'un aéronef, du nombre de sièges disponibles et (ou) de la charge utile dudit aéronef et, s'agissant des services convenus, de la capacité de l'aéronef ou des aéronefs affectés à ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs pendant chaque saison sur une route ou sur un tronçon de route.

Article II. Droits d'exploitation

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'établir des services internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe au présent Accord.

2. Les entreprises de transport aérien qui ont été désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes jouissent des droits ci-après lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route spécifiée :

a) Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Le droit de faire des escales dans ledit territoire à des fins non commerciales;

c) Le droit de faire escale aux points du territoire de l'autre Partie contractante qui sont spécifiés dans le tableau des routes figurant en annexe au présent Accord, afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble, à destination ou en provenance du territoire d'un autre État, comme il est établi en annexe au présent Accord.

3. Les droits spécifiés aux alinéas a) et b) du paragraphe précédent sont également garantis aux entreprises non désignées de chaque Partie contractante.

4. Aucune disposition du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes des droits de cabotage à l'intérieur du territoire de l'autre Partie contractante.

Article III. Désignation des entreprises

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, autant d'entreprises qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de remplacer une entreprise ainsi désignée par une autre. Cette désignation spécifie la portée de l'autorisation accordée à chaque entreprise pour ce qui concerne l'exploitation des services convenus.

2. Au reçu de cette désignation et à la demande préalable de l'entreprise désignée, formulée dans la forme prescrite, l'autre Partie contractante doit, conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, délivrer sans délai les autorisations d'exploitation voulues.

3. Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger des entreprises désignées de l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites Autorités aéronautiques appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par une entreprise désignée des droits visés à l'article II du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la certitude que cette entreprise soit constituée et possède son principal centre d'activité dans le territoire de l'autre Partie contractante et soit titulaire d'un certificat d'exploitation délivré par les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en conformité avec les dispositions du présent Accord.

Article IV. Révocations

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation délivrée à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou de suspendre l'exercice par ladite entreprise des droits visés à l'article II du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice de ces droits dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) Elle n'a pas la certitude que cette entreprise soit constituée et possède son principal centre d'activité dans le territoire de l'autre Partie contractante et soit titulaire d'un certificat d'exploitation délivré par les autorités aéronautique cette autre Partie contractante;

b) L'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits en question;

c) L'entreprise désignée cesse d'exploiter les services convenus aux conditions prescrites dans le présent Accord;

d) L'autre Partie contractante ne maintient pas en vigueur ou n'applique pas les règles de sûreté et de sécurité prévues aux articles XI et XII du présent Accord.

2. Sans préjudice des dispositions des articles XI et XII et à moins que la révocation ou la suspension immédiate des droits, ou la prompt imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soit indispensable pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit s'exerce uniquement après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article V. Franchises

1. L'équipement normal, le combustible, les lubrifiants et les provisions de bord (y compris aliments, boissons et tabacs) se trouvant à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sont admis en franchise, sous réserve de réciprocité, de tous droits de douane et autres droits et taxes à l'entrée du territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ces équipements et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également admis en franchise des mêmes droits et taxes, mais non des droits représentant la contrepartie d'une prestation de services :

a) Les provisions mises à bord sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à être consommées à bord des aéronefs exploités en service international par l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes en vue de l'entretien et de la réparation des aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

c) Le combustible et les lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, même lorsque ces produits sont consommés pendant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été mis à bord; et

d) Les stocks de billets imprimés, lettres de transport aérien et autres imprimés revêtus de l'emblème de l'entreprise, et les articles publicitaires habituellement distribués gratuitement par lesdites entreprises désignées.

Les articles visés aux paragraphes a), b) c) et d) ci dessus peuvent être placés sous la surveillance et le contrôle des autorités douanières.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les articles et provisions se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sauf autorisation des autorités douanières dudit territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement écoulés conformément aux règlements douaniers.

4. Sauf pour des raisons de sûreté et aux fins de la répression du trafic illicite de drogues et de la protection des marques de fabrique et de commerce, les passagers et leurs bagages qui sont en transit à travers le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne font l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exempts de droits de douanes et d'autres droits ou taxes à l'importation.

Article VI. Taxes d'aéroport

Les taxes et autres redevances à acquitter au titre de l'usage des aéroports et de leurs installations et services techniques, ainsi que de l'usage d'autres installations, notamment les installations de navigation aérienne, de communications et de services, sont imposées conformément aux tarifs établis par chaque Partie contractante dans le territoire de son État,

sous réserve que lesdites taxes et redevances ne soient pas supérieures à celles qui sont imposées, au titre de l'usage desdits aéroports et services, aux aéronefs des entreprises nationales dans l'exploitation de services aériens internationaux de nature similaire, en vertu de l'article 15 de la Convention.

Article VII. Tarifs

1. Les tarifs applicables par chacune des entreprises désignées des Parties contractantes pour le transport international dans les services convenus au présent Accord s'établissent librement à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment le prix de revient de l'exploitation, les caractéristiques du service, les besoins des usagers, un bénéfice raisonnable et autres considérations relatives à la situation du marché.

2. Chaque Partie contractante peut exiger que soient déposés ou enregistrés auprès de ses Autorités aéronautiques les tarifs appliqués par les entreprises de l'autre Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante. Les entreprises désignées ne sont pas tenues de procéder à ce dépôt ou enregistrement plus de 30 jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Le cas échéant, le dépôt ou l'enregistrement peut être autorisé avec un préavis plus bref. Aucune des Parties contractantes ne peut exiger des entreprises de l'autre Partie contractante le dépôt ou l'enregistrement des prix demandés au public par les affréteurs, à moins que cela soit nécessaire, sur une base non discriminatoire, à des fins d'information.

3. Sans préjudice de l'application des règles de concurrence et de protection du consommateur qui sont en vigueur chez chaque Partie contractante, aucune des Parties contractantes ne doit prendre de mesure unilatérale en vue d'empêcher l'application d'un tarif proposé ou le maintien d'un tarif en vigueur par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante pour le transport international dans les services envisagés au présent Accord. Les Parties se limitent à intervenir aux fins suivantes :

- a) Éviter des prix ou des pratiques discriminatoires déraisonnables;
- b) Protéger le consommateur contre la pratique de tarifs injustement élevés ou restrictifs découlant d'un abus de position dominante;
- c) Protéger les autres entreprises contre des tarifs artificiellement réduits en raison de subventions ou aides publiques directes ou indirectes;
- d) Protéger les autres entreprises contre des tarifs artificiellement réduits lorsqu'il apparaît qu'ils procèdent d'une tentative d'éliminer la concurrence.

4. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautique de chaque Partie contractante peuvent donner leur agrément exprès aux tarifs que déposent les entreprises désignées. Si lesdites autorités estiment que tel ou tel tarif relève des alinéas a), b), c) et d) de l'article 3, elles notifient leur non agrément, en termes raisonnés, aux autorités aéronautique de l'autre Partie contractante et à l'entreprise concernée, dans les plus brefs délais mais en aucun cas plus de trente (30) jours après la date de la notification ou du dépôt du tarif en question, et la procédure de consultations prévue au paragraphe 5 du présent article est alors applicable. Les tarifs sont réputés approuvés à moins

que les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne conviennent par écrit de les rejeter.

5. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante la tenue de consultations au sujet de tout tarif d'une entreprise de cette autre Partie contractante pour le transport international dans les services envisagés au présent Accord, y compris lorsque le tarif en question a fait l'objet d'une notification de non agrément. Lesdites consultations se tiennent au plus tard trente (30) jours après la réception de la demande. Les Autorités aéronautiques des Parties contractantes collaborent pour obtenir les renseignements nécessaires aux fins de parvenir à une solution raisonnable de la question. Si lesdites consultations produisent un accord au sujet du tarif contesté, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de mettre en vigueur ledit accord. Faute d'accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.

6. Aux fins du transport international dans les services envisagés au présent Accord, chaque Partie contractante permet aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante d'offrir des tarifs semblables à ceux qu'applique toute autre entreprise de transport aérien pour un service comparable entre les même points.

7. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Tout tarif agréé sans date d'expiration reste en vigueur si aucun tarif n'a été déposé ou agréé, jusqu'à ce qu'il soit retiré par l'entreprise concernée ou que les deux Parties contractantes ne conviennent qu'il doit cesser de s'appliquer.

Article VIII. Possibilités commerciales

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent maintenir dans le territoire de l'autre Partie contractante les représentants et le personnel commercial, les agents techniques et d'exploitation ainsi que les bureaux nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. Les prestations nécessaires peuvent être fournies, au gré des entreprises désignées de chaque Partie contractante, soit par leur propre personnel soit en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien qui fournit des prestations dans le territoire de l'autre Partie contractante et qui est autorisée à fournir lesdites prestations dans le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les représentants et les autres membres du personnel sont assujettis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, en conformité avec les lois et règlements en question, chaque Partie contractante doit accorder, sur la base de la réciprocité et dans les plus brefs délais, les permis de travail, visas d'entrée et autres pièces qui sont nécessaires aux représentants et aux membres du personnel dont il est question au paragraphe 1 du présent article.

4. Lorsque des circonstances particulières exigent l'entrée ou le séjour de personnel de service à titre temporaire et urgent, les permis, visas et pièces éventuellement nécessaires aux termes des lois et règlements de chaque Partie contractante doivent être délivrés promptement afin de ne pas retarder l'entrée dudit personnel dans le pays en question.

5. Chaque entreprise désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escale dans le territoire de l'autre Partie contractante ou, à son gré, de sous traiter la prestation de tout ou partie desdits services à l'un des agents agréés pour ce faire. Lorsque les règlements applicables à la prestation de services d'assistance dans le territoire de l'une des Parties empêchent ou restreignent la liberté de l'entreprise de sous traiter ou de fournir elle-même ces services, les conditions établies pour leur prestation doivent être aussi favorables que celles qui sont généralement appliquées aux autres entreprises de transport aérien international.

6. Sous réserve de réciprocité et sur une base non discriminatoire par rapport à toute autre entreprise exploitée en trafic international, les entreprises des Parties contractantes peuvent vendre librement des services de transport aérien dans le territoire des deux Parties contractantes, directement ou par l'intermédiaire d'agents et en toute monnaie, en conformité avec la législation en vigueur chez chacune des Parties contractantes.

7. Les entreprises désignées de chacune de Parties contractantes peuvent librement virer, du territoire de vente à leur territoire national, l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses réalisées dans le territoire de vente. Les montants nets ainsi virés comprennent les recettes de la vente, réalisées directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien et de services accessoires et supplémentaires, ainsi que l'intérêt commercial normal servi sur lesdites recettes pendant qu'elles sont en dépôt en attente de virement.

8. Les virements en question s'effectuent sans préjudice des obligations fiscales en vigueur dans le territoire de chacune des Parties contractantes.

9. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes doivent recevoir, dans les délais réglementaires, les autorisations nécessaires pour que lesdits virements s'effectuent dans une devise librement convertible, au taux de change en vigueur à la date de la demande.

10. Dans l'exploitation des services autorisés sur les routes convenues, toute entreprise désignée d'une Partie contractante peut conclure des accords de coopération tels qu'entente de partage de codes, affrètement partiel ou contrat de location avec :

a) Une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes;

b) Une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers, sous réserve que toutes les entreprises parties à l'accord :

1) aient les autorisations voulues;

2) satisfassent aux prescriptions qui s'appliquent normalement auxdits accords;

3) fournissent aux passagers tous renseignements appropriés au moment de l'achat des billets en leur notifiant le nom de l'entreprise qui exploitera chaque tronçon de la route.

11. Aux fins de la prestation des services convenus, les entreprises désignées peuvent effectuer le transport aérien international sans aucune limite concernant le changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, à condition que, dans le sens aller, le transport au delà dudit point soit la continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise soit la continuation du transport réalisé avant ledit point.

Article IX. Lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie qui régissent l'entrée sur son territoire, le séjour dans son territoire et le départ de son territoire des aéronefs servant à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation de ces aéronefs alors qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire, s'appliquent aux aéronefs de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et au séjour sur son territoire ainsi qu'au départ de son territoire de passagers, de membres d'équipage, de bagages et de marchandises, y compris le courrier, ainsi que les démarches concernant les formalités d'entrée et de sortie du pays, l'immigration, la sûreté de l'aviation, les passeports, les douanes et les mesures sanitaires, s'appliquent aux passagers, aux membres d'équipage, aux bagages, aux marchandises et au courrier acheminés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article X. Certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par une Partie contractante et toujours en vigueur sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées en annexe au présent Accord, si les conditions qui ont régi leur délivrance ou leur validation sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article XI. Sécurité de l'exploitation

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante pour ce qui concerne les équipages, les aéronefs et leur exploitation. Lesdites consultations doivent se tenir dans les 30 jours à compter de la date de la demande correspondante.

2. Si, à l'issue de ces consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité, dans un de ces domaines, qui satisfassent aux normes en vigueur conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, elle notifie ses conclusions à l'autre Partie contractante en signalant les démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer aux normes minimales susmentionnées. L'autre Partie doit alors prendre les mesures correctives voulues. Si l'autre Partie n'adopte pas de mesures adéquates dans un délai de 15 jours ou dans tout autre délai plus long convenu, l'article IV (Révocations) du présent Accord s'applique.

3. Sans préjudice des obligations mentionnées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises d'une Partie contractante sur les services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie

contractante peut, lorsqu'il se trouve dans le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une visite, dénommée dans le présent article " inspection sur piste ", à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef. La visite, réalisée à l'intérieur et à l'extérieur de l'aéronef par les représentants autorisés de cette autre Partie, a pour objet de vérifier la validité des documents pertinents de l'aéronef, les brevets et licences de son équipage, ainsi que l'équipement et l'état manifeste de l'aéronef.

4. Si l'une de ces visites ou une série d'inspections sur piste soulève :

a) De graves doutes quant à la conformité d'un aéronef ou de son exploitation aux normes minimales établies en application de la Convention de Chicago;

b) De graves doutes quant à la bonne exécution et application des normes de sécurité établies en conformité avec la Convention relative à l'aviation civile internationale;

la Partie contractante qui procède à l'inspection sur piste peut conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, que les prescriptions sur la base desquelles ont été délivrés ou validés le certificat ou les brevets et licences dudit aéronef ou de son équipage, ou les prescriptions selon lesquelles ledit aéronef est exploité, ne sont ni supérieures ni égales aux normes minimales établies en application de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

5. Si, au moment de procéder, en application du paragraphe 3 ci-dessus, à l'inspection sur piste d'un aéronef exploité par une entreprise ou des entreprises d'une Partie contractante, un représentant de ladite ou desdites entreprises refuse l'accès à l'aéronef, l'autre Partie contractante est fondée à en déduire l'existence des graves doutes mentionnés au paragraphe 4 ci-dessus et à parvenir aux conclusions dont il est question audit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de l'autre Partie contractante lorsqu'elle conclut, soit comme résultat d'une inspection sur piste ou d'une série d'inspections sur piste, soit en raison du refus d'accès à l'aéronef ou en vertu de consultations ou de toute autre manière, qu'une action immédiate est indispensable pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'entreprise.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les dispositions des paragraphes 2 et 6 ci-dessus cesse de s'appliquer dès que les faits motivant cette mesure ont cessé d'exister.

Article XII . Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23

septembre 1971, et de son Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux Parties contractantes, exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente dans leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe précédent et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour dans son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si une Partie contractante est fondée à croire que l'autre Partie contractante s'est écartée des dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, elle peut demander à l'autre Partie contractante la tenue immédiate de consultations.

7. Nonobstant les dispositions de l'article IV (Révocations) du présent Accord, l'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de la demande de consultations constitue un motif pour refuser, révoquer ou suspendre les autorisations de l'entreprise ou des entreprises désignées des deux Parties contractantes ou pour imposer des conditions à ces autorisations.

En cas de menace immédiate et exceptionnelle, toute Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze (15) jours.

Toute mesure prise en conformité avec les dispositions du présent paragraphe 7 cesse de s'appliquer dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article.

Article XIII. Capacité

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont des possibilités équitables et égales de fournir des services sur toutes les routes convenues dans le présent Accord.

2. Les services assurés par les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les routes spécifiées en annexe au présent Accord ont pour but essentiel d'offrir une capacité adéquate pour répondre aux demandes de trafic entre les deux pays.

3. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont libres d'établir la fréquence desdits services, la capacité offerte dans leur exploitation, ainsi que le type d'aéronef à mettre en oeuvre. Nonobstant ce qui précède, s'agissant des opérations à destination de points situés dans des pays tiers avec droits de cinquième liberté, les fréquences et la capacité offertes par les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont établies du commun accord des Autorités aéronautiques respectives.

4. La fréquence et les horaires des services convenus doivent être déposés en tant que de besoin auprès des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins 30 jours avant la mise en exploitation desdits services.

5. Si l'une des Parties contractantes estime que le service fourni par une ou plusieurs entreprises de l'autre Partie contractante ne respectent pas les règles et principes énoncés au présent article, elle peut demander des consultations en application de l'article XVI du présent Accord afin d'examiner les opérations en question en vue de déterminer d'un commun accord les mesures correctives jugées adéquates.

Article XIV. Statistiques

Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante doivent communiquer aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur demande, les états statistiques relatifs au trafic transporté par les entreprises désignées de la première Partie sur les services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, tels que ces états ont été élaborés et présentés pour publication par les entreprises désignées à leurs Autorités aéronautiques nationales. Toutes statistiques additionnelles que les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante souhaitent obtenir des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, faire l'objet de pourparlers entre les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article XV. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et de l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord.

Article XVI. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime qu'il convient de modifier une des dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent se tenir entre Autorités aéronautiques verbalement ou par correspondance, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de cette demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par échange de notes diplomatiques.

2. L'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes, sous réserve de confirmation par échange de notes diplomatiques. Les consultations nécessaires à cette fin, qui peuvent se tenir verbalement ou par correspondance, commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

Article XVII. Règlement de différends

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociations directes.

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à un tribunal de trois arbitres constitué d'un arbitre désigné par chacune des Parties contractantes et d'un tiers arbitre désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par la voie diplomatique de l'avis par lequel l'une des Parties demande l'arbitrage du différend. Le tiers arbitre est nommé dans un délai de soixante (60) jours à compter de la désignation du deuxième des arbitres précédemment nommés; il doit être ressortissant d'un État tiers; il préside le tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le tiers arbitre doit être ressortissant d'un État tiers et préside le tribunal.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute sentence arbitrale rendue en conformité avec le paragraphe 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante prend en charge les frais et la rémunération de l'arbitre nommé par elle; les Parties contractantes prennent en charge à parts égales les honoraires et les frais du tiers arbitre, ainsi que les autres frais du tribunal.

Article XVIII. Enregistrement

Le présent Accord et toutes les modifications qui peuvent y être apportées doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XIX. Accords multilatéraux

Si après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes adhèrent à une convention multilatérale ou à un accord multilatéral concernant des questions régies par le présent Accord, les Parties contractantes doivent se consulter pour déterminer s'il convient de réviser ce dernier afin de l'adapter à la convention multilatérale ou à l'accord multilatéral en question.

Article XX. Entrée en vigueur et dénonciation

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes se seront mutuellement notifié, par échange de notes diplomatiques, l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives, et il annulera l'Accord relatif aux transports aériens entre l'Espagne et la République de Panama, avec annexe, du 21 juillet 1967.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. À défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur Gouvernement respectif, signent le présent Accord.

Fait en double exemplaire, les deux textes étant également authentiques, à Panama le 7 août 2001.

Pour le Royaume d'Espagne :

CARLOS MARÍA LOJENDIO PARDO MANUEL DE VILLENA

Pour la République de Panama :

JOSÉ ALEMÁN HEALY

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE
ROYAUME D'ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA

TABLEAU DE ROUTES

1. Routes pouvant être exploitées dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées par l'Espagne :

Points en Espagne -- Points intermédiaires -- Panama et un autre point en République de Panama -- points au-delà et vice versa.

2. Routes pouvant être exploitées dans les deux sens par les entreprises de transport aérien désignées par le Panama :

Points au Panama -- Points intermédiaires - Madrid et un autre point en Espagne -- points au delà et vice versa.

3. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent omettre, sur tout ou partie de leurs vols, un ou plusieurs points ou modifier l'ordre des points sur les routes mentionnées aux paragraphes 1 et 2 de la présente annexe, à condition que le point de départ soit situé dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné lesdites entreprises.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante choisissent librement les points intermédiaires et les points au-delà mentionnés sur les routes spécifiées aux paragraphes 1 et 2 de la présente annexe, qui sont exploitables avec des droits de troisième et quatrième liberté, et elles peuvent les remplacer par d'autres, sous réserve de notification à l'autre Partie contractante au moins trente (30) jours avant le commencement des opérations en question.

5. Dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, les entreprises de transport aérien désignées par l'Espagne et par le Panama jouissent de droit de cinquième liberté dans les points et en conformité avec les conditions établies d'accord entre les Autorités aéronautiques respectives des Parties contractantes en vertu des dispositions de l'article XIII.

6. Dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, les entreprises de transport aérien désignées peuvent jouir de droits de trafic avec arrêt intermédiaire en tout point des routes spécifiées aux paragraphes 1 et 2 de la présente annexe.

7. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de réaliser des vols tout cargo en provenance de points situés dans leur territoire respectif, via des points intermédiaires, et à destination de points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante et au delà, avec pleins droits de trafic et sans restriction de capacité et de fréquence.

