

No. 38021

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
Panama**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Panama concerning air services (with annex). London, 29 October 1997

Entry into force: *21 December 1998 by notification, in accordance with article 18*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 14 January 2002*

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
et
Panama**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Panama (avec annexe). Londres, 29 octobre 1997

Entrée en vigueur : *21 décembre 1998 par notification, conformément à l'article 18*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 14 janvier 2002*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Panama hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term 'the Chicago Convention' means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term 'aeronautical authority' means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of Panama, Dirección de Aeronáutica Civil, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authority or similar functions;
- (c) the term 'designated airline' means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term 'territory' in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms 'air service', 'international air service', 'airline' and 'stop for non-traffic purposes' have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term 'this Agreement' includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term 'user charges' means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called 'the agreed services' and 'the specified routes' respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party may designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy that authority 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 that authority in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party may refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

*Article 5. Revocation or Suspension of
Operating Authorisations*

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 6. Principles Governing Operation
of Agreed Services*

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

(2) In operating the agreed services the designated airline or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the terri-

tory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operations.

Article 7. Tariffs

- (1) (a) The term 'tariff', means:
 - (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
 - (ii) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
 - (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits; and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.
 - (iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(4) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

- (a) Any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.
- (b) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they disapprove the proposed tariff.
- (c) Nothing in sub-paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authority of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to that authority either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.
- (d) If the aeronautical authority of either Contracting Party consider either that a proposed tariff filed with it by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.
- (e) Notwithstanding sub-paragraphs (a) - (d) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in their territories. Such tariffs will take effect when the airline concerned so decides.
- (f) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authority of one Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, that aeronautical authority may request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.
- (5) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authority of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by that aeronautical authority and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of the third State, provided that the aeronautical authority may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason,

or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

- (b) Notwithstanding sub-paragraph (a) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the designated airline or airlines of one Contracting Party for the carriage of cargo between the territory of the other Contracting Party and the third State.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
- (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) passenger handling equipment and component parts;
 - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
 - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - (v) instructional material and training aids;
 - (vi) airline and operators' documents; and
- (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
 - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - (iii) spare parts including engines; and
- (c) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:
- (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
 - (ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
 - (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
 - (iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

Article 9. Aviation Security

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, 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 Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988) form an integral part of this Agreement.

(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, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that their airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting

Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon 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 as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authority of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party at its request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Transfer of Earnings

Each designated airline may convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airline or airlines of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline. The designated airline or airlines of each Contracting Party may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 15. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 16. Amendment

(1) Any amendments of this Agreement, excluding the Annex, agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes, such Exchange to occur following completion of any constitutional formalities required by either contracting Party to approve such amendments.

(2) Any amendments of the Annex to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

Article 17. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 18. Entry into Force

(1) This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other of the completion of their respective constitutional formalities.

(2) The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Panama for the purpose of establishing international air services between their respective territories signed in Panama

City on 15th September 1951 shall terminate from the date of entry into force of this Agreement.

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

Done in duplicate at London this 29th day of October 1997, in the English and Spanish languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:

GLEND A JACKSON

For the Government of the Republic of Panama:

EUSTACIO FABREGA

ANNEX. ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom.

Points in the United Kingdom -- Intermediate Points -- Points in the Republic of Panama -- Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Republic of Panama or in the territory of the Republic of Panama to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Panama:

Points in the Republic of Panama -- Intermediate Points -- Points in the United Kingdom -- Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Republic of Panama.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**ACUERDO
ENTRE
EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E
IRLANDA DEL NORTE
Y
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE PANAMA
RELATIVO A SERVICIOS AEREOS**

El Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno de la República de Panamá, denominados a continuación en el presente las "Partes Contratantes",

Siendo partes en el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concertar un Acuerdo suplementario al mencionado Convenio con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO I

Definiciones

A los fines del presente Acuerdo, a menos que el contexto lo requiera de otra forma:

- (a) el término "el Convenio de Chicago" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye: (i) cualquier enmienda al mismo que haya sido ratificada por las dos Partes Contratantes y; (ii) cualquier Anexo o cualquier enmienda a éste que hayan sido adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, en la medida en que dicha enmienda o dicho anexo estén en vigor en cualquier momento para ambas Partes Contratantes;
- (b) el término "autoridad aeronáutica" significa en el caso del Reino Unido, el Ministro de Transportes y, a los fines del Artículo 7, la Civil Aviation Authority, y en el caso de Panamá, la Dirección de Aeronáutica Civil, o, en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar cualesquiera de las funciones que en la actualidad pueda ejercer la citada autoridad o funciones similares;
- (c) el término "línea aérea designada" significa una línea aérea que haya sido designada y autorizada conforme al Artículo 4 del presente Acuerdo;
- (d) el término "territorio" con relación a un Estado tiene el significado que le ha sido asignado en el Artículo 2 del Convenio de Chicago;
- (e) los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen los significados respectivamente asignados en el Artículo 96 del Convenio de Chicago;
- (f) el término "el presente Acuerdo" incluye el Anexo del presente y cualquier enmienda al Anexo o al presente Acuerdo;
- (g) el término "derechos impuestos a los usuarios" significa un derecho cobrado a las líneas aéreas por la autoridad competente o que esta autoridad permita cobrar por el suministro de bienes o instalaciones del aeropuerto o de instalaciones relativas a navegación aérea, incluidos los servicios e instalaciones conexos, a las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.

ARTICULO 2

Aplicabilidad del Convenio de Chicago

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio de Chicago en la medida en que tales disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTICULO 3

Otorgamiento de derechos

(1) Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con relación a sus servicios aéreos internacionales:

- (a) el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
- (b) el derecho de hacer escala en su territorio sin fines comerciales.

(2) Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo con la finalidad de prestar servicios aéreos internacionales en las rutas especificados en la Sección apropiada del Apéndice anexo al presente Acuerdo. Tales servicios y rutas se denominan a continuación en el presente "los servicios convenidos" y "las rutas especificadas", respectivamente. Durante la prestación de un servicio convenido en una ruta especificada, la línea aérea o las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán, además de los derechos que se especifican en el párrafo (1) del presente Artículo, el derecho de hacer escala en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para esa ruta en el Apéndice del presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluido correo.

(3) Nada de lo que se afirma en el párrafo (2) del presente Artículo se entenderá como que confiere a la línea aérea o a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros y carga, incluido correo, que se transporten mediante alquiler o remuneración y que tengan como destino otro punto del territorio de la otra Parte Contratante.

(4) Si por causa de un conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos, o circunstancias especiales e inusuales, una línea aérea designada de una Parte Contratante no puede prestar un servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante hará cuanto esté a su alcance para facilitar la prestación ininterrumpida de ese servicio mediante el correspondiente reordenamiento provisional de rutas.

ARTICULO 4

Designación y autorización de líneas aéreas

(1) Cada Parte Contratante podrá designar por escrito, a la otra Parte Contratante, una o más líneas aéreas con la finalidad de prestar los servicios convenidos en las rutas especificados y de retirar o modificar esas designaciones.

(2) Cuando reciba tal designación, la otra Parte Contratante concederá sin demora y con sujeción a lo dispuesto en los párrafos (3) y (4) de este Artículo, a la línea aérea o las líneas aéreas designadas las correspondientes autorizaciones de explotación.

(3) La autoridad aeronáutica de una Parte Contratante puede exigir a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante que le demuestre a esta autoridad que está habilitada para cumplir con las condiciones establecidas en virtud de las leyes y reglamentaciones que normal y razonablemente aplique esa autoridad a la prestación de los servicios aéreos internacionales con arreglo a las disposiciones del Convenio de Chicago.

(4) Cada Parte Contratante podrá negarse a conceder las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo (2) del presente Artículo, o imponer las condiciones que pueda estimar necesarias, al ejercicio, por parte de una línea aérea designada, de los derechos especificados en el párrafo (2) del Artículo 3 del presente Acuerdo, en cualquier caso en el que la mencionada Parte Contratante no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea se hayan conferido a la Parte Contratante que designa la línea aérea o a sus nacionales.

(5) Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada, puede comenzar a prestar los servicios convenidos, siempre que cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTICULO 5

Revocación o suspensión de autorizaciones de explotación

(1) Cada Parte Contratante puede revocar la autorización de explotación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el párrafo (2) del Artículo 3 del presente Acuerdo por parte de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, o imponer las condiciones que pueda estimar necesarias para el ejercicio de esos derechos:

- (a) en cualquier caso en el que no esté satisfecha de que la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea se hayan conferido a la Parte Contratante que designe la línea aérea o a los nacionales de esa Parte Contratante; o
- (b) en el caso de que esa línea aérea no cumpla con las leyes o reglamentaciones que normal y razonablemente aplique la Parte Contratante que concede esos derechos; o
- (c) si la línea aérea no actúa, por otros motivos, conforme a las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.

(2) A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediatas de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo sean esenciales para evitar otras infracciones de las leyes o reglamentaciones, ese derecho sólo se ejercerá después de consultar con la otra Parte Contratante.

ARTICULO 6

Principios que rigen la explotación de los servicios convenidos

(1) Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán oportunidades justas e iguales de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

(2) Al explotar los servicios convenidos, la línea aérea o las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán en cuenta los intereses de la línea aérea o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, con el fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas ofrecen en la totalidad o en parte de dichas rutas.

(3) Los servicios convenidos que prestan las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán muy relacionados con los requisitos que exige el público para su transporte en las rutas especificadas, y tendrán como objetivo principal el suministro con un coeficiente de carga razonable de una capacidad adecuada para cumplir con los requisitos actuales y razonablemente previstos para el transporte de pasajeros y carga, incluido correo, proveniente del territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea o destinados hacia el mismo. El suministro de transporte de pasajeros y carga, incluido correo, embarcados y desembarcados en puntos de las rutas especificadas en los territorios de Estados distintos del que designe la línea aérea, se realizará de conformidad con los principios generales que prevén que la capacidad se relaciona con:

- (a) requisitos de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea;

- (b) requisitos de tráfico de la zona por la cual pasa el servicio convenido, después de tener en cuenta otros servicios de transporte establecidos por líneas aéreas de los Estados que forman parte de la zona: y
- (c) requisitos de operación directa de línea aérea.

ARTICULO 7

Tarifas

- (1) (a) El término "tarifa" significa:
 - (i) el precio a cobrar por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (con exclusión de correo);
 - (ii) los bienes, servicios y otros beneficios adicionales que se ofrezcan o estén disponibles conjuntamente con ese transporte o como una cuestión incidental a eso o como consecuencia de ello; y
 - (iii) los precios a cobrar por tales bienes, servicios o beneficios adicionales;

e incluye las condiciones que regirán la aplicación de cualquiera de esos precios y el ofrecimiento o la disponibilidad de cualquiera de esos bienes, servicios o beneficios.

 - (iv) la tasa de comisión que paga una línea aérea a un agente respecto de los pasajes vendidos o de las guías de carga llenadas por ese agente para el transporte en servicios aéreos regulares.
- (b) Cuando los precios y tasas varíen según la estación, día de la semana u hora del día en que deba operar el vuelo, la dirección del viaje o según algún otro factor, cada precio o tasa diferente se considerará como una tarifa separada aunque se haya presentado o no por separado, junto con las condiciones afines, ante las autoridades pertinentes.
- (2) Las tarifas a cobrar por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes en concepto de transporte entre sus territorios se fijarán a niveles razonables, prestando debida atención a todos los factores pertinentes, incluido el costo de explotación de los servicios convenidos, los intereses de los usuarios, ganancias razonables y consideraciones de mercado.
- (3) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes no les exigirán a sus líneas aéreas que consulten con otras líneas aéreas antes de presentar para su aprobación las tarifas en concepto de servicios que se incluyen en las siguientes disposiciones.
- (4) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes aplicarán las siguientes disposiciones para la aprobación de las tarifas a cobrar por líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes en concepto de transporte entre un punto del territorio de una de las Partes Contratantes y un punto en el territorio de la otra Parte Contratante:
 - (a) Cada tarifa propuesta para el transporte entre los territorios de las dos Partes Contratantes será presentada por o en nombre de la línea aérea designada de que se trate ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes al menos 30 días antes de la fecha propuesta como efectiva (o en un período más corto según acuerden las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes).
 - (b) Cada tarifa presentada de tal modo puede ser aprobada por las autoridades aeronáuticas en cualquier momento. Sin embargo, sujeto a los dos subpárrafos siguientes, se considerará que ha sido aprobada a los 21 días de la fecha de presentación a menos que las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante hayan enviado dentro de los 20 días de recibida la presentación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante una nota por escrito relativa a la desaprobación de la tarifa propuesta.
 - (c) Nada de lo contenido en el subpárrafo (b) anterior impedirá a las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes rechazar unilateralmente cualquier tarifa presentada por una de sus propias líneas aéreas designadas. Sin embargo, tal medida unilateral se adoptará únicamente si a tal autoridad le parece que

una tarifa propuesta es excesiva, o bien que su aplicación constituiría una conducta anticompetitiva que probablemente causará graves daños a otra línea aérea o a otras líneas aéreas.

- (d) Si la autoridad aeronáutica de cualquiera de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta que le fue presentada por una línea aérea designada de la otra Parte Contratante es excesiva, o bien que su aplicación constituiría una conducta anticompetitiva que probablemente causará graves daños a otra línea aérea o a otras líneas aéreas, podrá, dentro de los 20 días de recibida la presentación, solicitar consultas con la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante. Tales consultas quedarán concluidas dentro de los 21 días de ser solicitadas y la tarifa entrará en vigor al finalizar tal periodo, a menos que las autoridades de ambas Partes Contratantes acuerden otra cosa.
 - (e) A pesar de lo contenido en los párrafos (a) — (d) anteriores, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes no requerirán, para su aprobación, la presentación de tarifas relativas al transporte de carga entre puntos de sus territorios. Tales tarifas entrarán en vigor cuando así lo decida la línea aérea en cuestión.
 - (f) En caso de que la autoridad aeronáutica de una Parte Contratante considere que una tarifa que ha entrado en vigor de conformidad con las disposiciones anteriores esté causando graves daños a otra línea aérea o a otras líneas aéreas en una ruta determinada o en rutas determinadas, esa autoridad aeronáutica podrá solicitar consultas con la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante. Tales consultas quedarán concluidas dentro de los 21 días de ser solicitadas, a menos que las autoridades de ambas Partes Contratantes acuerden otra cosa.
- (5) (a) Las tarifas que cobrará una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes por el transporte entre el territorio de la otra Parte Contratante y un tercer Estado se presentarán para la aprobación de la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante. Cada tarifa presentada será aprobada si es de nivel, condiciones y fecha de vencimiento idénticos a una tarifa aprobada actualmente por esa autoridad aeronáutica y aplicada por una línea aérea designada de esa otra Parte Contratante para el transporte entre su territorio y el del tercer Estado, siempre que la autoridad aeronáutica pueda retirar su aprobación si la tarifa equiparada deja de utilizarse por cualquier motivo, o pueda variar los términos de la aprobación a fin de que correspondan a cualquier variación aprobada de la tarifa equiparada.
- (b) A pesar del subpárrafo (a) anterior, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes no requerirán la presentación, para su aprobación, de tarifas a ser cobradas por la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante para el transporte de carga entre el territorio de la otra Parte Contratante y el tercer Estado.

ARTICULO 8

Derechos de aduana

- (1) Las aeronaves que se explotan en el servicio aéreo internacional por parte de la línea aérea o las líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes quedarán exentas de todos los derechos de aduana, impuestos nacionales al consumo y gravámenes nacionales similares, así como:
- (a) los siguientes artículos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:
 - (i) equipo de reparación, mantenimiento y servicio y piezas;
 - (ii) equipo de servicios a pasajeros y piezas;
 - (iii) equipo para la colocación de carga, y piezas;
 - (iv) equipo de seguridad, incluidas piezas para incorporar al equipo de seguridad;

- (v) material de instrucción y ayudas para el adiestramiento;
 - (vi) documentos de la línea aérea y operadores; y
- (b) los siguientes artículos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante o suministrados a una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:
- (i) suministros para aeronaves (incluidos aunque no limitado a productos tales como alimentos, bebidas y tabaco), ya sean introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante o embarcados allí;
 - (ii) combustible, lubricantes y suministros técnicos combustibles;
 - (iii) piezas de repuesto, incluidos motores; y
- (c) equipo de computadora y piezas introducidas por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante para facilitar uno o más de los siguientes asuntos:
- (i) la reparación, el mantenimiento o el servicio a aeronaves;
 - (ii) el servicio a pasajeros en el aeropuerto o a bordo de aeronaves;
 - (iii) la colocación de carga en aeronaves o el retiro de carga de aeronaves;
 - (iv) la realización de verificaciones de seguridad en pasajeros o carga;

siempre que en cada caso se destinen para uso a bordo de una aeronave o dentro de los límites de un aeropuerto internacional en relación con el establecimiento o mantenimiento de un servicio aéreo internacional por parte de la línea aérea designada.

(2) La exención de derechos de aduana, impuestos al consumo nacional y gravámenes nacionales similares no se extenderá a los cargos basados en los costos de servicios que se prestan a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Se puede exigir que los equipos y suministros mencionados en el párrafo (1) del presente Artículo se mantengan bajo la supervisión o el control de las autoridades correspondientes.

(4) Las exenciones previstas en el presente Artículo también se aplicarán en situaciones en que la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante hayan concertado acuerdos con otra línea aérea u otras líneas aéreas respecto del préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los artículos mencionados en el párrafo (1) del presente Artículo, siempre que esa otra línea aérea o esas otras líneas aéreas disfruten por igual de tales exenciones de esa otra Parte Contratante.

ARTICULO 9

Seguridad aeronáutica

(1) La garantía de la seguridad de las aeronaves civiles, sus pasajeros y la tripulación es una condición previa fundamental de la explotación de los servicios aéreos internacionales, y las Partes Contratantes reafirman que sus obligaciones mutuas de ofrecer seguridad a la aviación civil contra actos de injerencia ilícita (y en particular sus obligaciones conforme al Convenio de Chicago, el 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 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 Aeropuertos que Prestan Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988) forman parte integrante del presente Acuerdo.

(2) Las Partes Contratantes se prestarán, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para evitar actos de secuestro ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos que atentan contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

(3) Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las Normas de Seguridad Aeronáutica y, en la medida en que son aplicadas por ellas, las Prácticas Recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio de Chicago; y exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tienen domicilio social principal o su residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen conforme a tales disposiciones de seguridad aeronáutica. En este párrafo, la referencia que se hace a Normas de Seguridad Aeronáutica incluye cualquier diferencia que haya notificado la Parte Contratante de que se trate. Cada Parte Contratante suministrará información por adelantado a la otra Parte Contratante sobre su intención de notificar cualquier diferencia.

(4) Cada Parte Contratante garantizará que dentro de sus respectivos territorios se tomen medidas eficaces para proteger las aeronaves, revisar a los pasajeros y el equipaje de mano y efectuar registros adecuados de la tripulación, carga (incluido el equipaje destinado al compartimiento de carga) y los suministros de aeronaves, antes y durante el embarque o la colocación de carga, y que esas medidas se ajusten para hacer frente a cualquier incremento de amenaza. Cada Parte Contratante acuerda que se puede exigir a sus líneas aéreas que observen las disposiciones de seguridad aeronáutica mencionadas en el párrafo (3) que la otra Parte Contratante exige para entrar, permanecer en el territorio de esa otra Parte Contratante o para salir de ese territorio. Cada Parte Contratante también atenderá favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante, respecto de medidas de seguridad especiales razonables para hacer frente a una amenaza específica.

(5) Cuando ocurre un incidente o existe una amenaza de incidente de secuestro ilícito de una aeronave civil, o cualquier otro acto ilícito que atente contra la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin a tal incidente o amenaza a la brevedad posible de tal modo que entrañe el menor riesgo para la vida.

ARTICULO 10

Suministro de datos estadísticos

La autoridad de una Parte Contratante suministrará a la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante, a solicitud de ella, los estados de datos estadísticos periódicos o de otro tipo según se exija de forma razonable con el fin de revisar la capacidad ofrecida en los servicios acordados por la línea aérea o las líneas aéreas designadas de la Parte Contratante mencionada en primer lugar en el presente Artículo. Esos estados incluirán toda la información requerida para determinar el volumen de tráfico transportado por esas líneas aéreas respecto de los servicios acordados y los orígenes y destinos de tal tráfico.

ARTICULO 11

Transferencia de ingresos

Cada línea aérea designada podrá convertir y remitir a su país, a solicitud, los ingresos locales que excedan de las sumas que se hayan desembolsado localmente. Se permitirá la conversión y remesa sin restricciones según el tipo de cambio aplicado a las transacciones actuales que esté en vigor en el momento en que se presenten tales ingresos para convertirlos y remitirlos, y no estará sujeto a ningún cargo salvo los que normalmente imponen los bancos por realizar esas conversiones y remisiones.

ARTICULO 12

Representación de las líneas aéreas y ventas

(1) Conforme a las leyes y reglamentaciones relacionadas con la entrada, residencia y empleo de la otra Parte Contratante, la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante podrán hacer entrar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus gerentes, técnicos, operadores y cualquier otro miembro del personal especializado que sea necesario para prestar servicios aéreos.

(2) La línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán participar en la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante, ya sea directamente o por medio de los agentes nombrados por la línea aérea designada. La línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán vender, y cualquier persona estará en libertad de comprar, ese transporte en moneda local o en cualquier otra moneda libremente convertible.

ARTICULO 13

Derechos impuestos a los usuarios

(1) Ninguna de las Partes Contratantes impondrá o permitirá que se impongan a la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante derechos a los usuarios más altos que los establecidos para sus propias líneas aéreas que explotan servicios aéreos internacionales similares.

(2) Cada Parte Contratante promoverá la consulta sobre los derechos impuestos a los usuarios entre las autoridades competentes encargadas de cobrar los derechos y las líneas aéreas que utilizan los servicios e instalaciones proporcionados por las citadas autoridades, cuando sea factible por conducto de las organizaciones representadas de esas líneas aéreas. En un plazo prudencial se debe notificar a esos usuarios acerca de cualquier propuesta de cambios en los derechos impuestos a los usuarios para que los usuarios puedan expresar sus opiniones antes de que se realicen los cambios. Cada Parte Contratante alentará aun más a sus autoridades competentes encargadas de cobrar los derechos y a esos usuarios para que intercambien la información adecuada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.

ARTICULO 14

Consultas

Cualquiera de las Partes Contratantes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo o sobre su cumplimiento. Tales consultas, que pueden realizarse entre las autoridades aeronáuticas, comenzarán dentro de un período de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa.

ARTICULO 15

Solución de controversias

(1) Si surge cualquier controversia entre las Partes Contratantes con relación a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociaciones.

(2) Si las Partes Contratantes no logran solucionar la controversia mediante negociaciones, pueden remitirla a cualquier persona u órgano que ellas acuerden o, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, la someterán para su decisión a un tribunal de tres árbitros que estará constituido de la siguiente manera:

- (a) dentro de los 30 días de recibida una solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante nombrará un árbitro. Un nacional de un tercer Estado, que actuará como presidente del tribunal, será nombrado tercer árbitro por acuerdo entre los dos árbitros, dentro de los 60 días de la designación del segundo;
 - (b) si dentro de los límites de tiempo especificados anteriormente no se ha hecho alguno de los nombramientos, cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que haga el nombramiento necesario dentro del plazo de 30 días. Si el presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, se le solicitará al vicepresidente que haga el nombramiento. Si el vicepresidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes Contratantes, se le solicitará al miembro de la Corte Internacional de Justicia que le siga en jerarquía y cuya nacionalidad no sea la de una de las Partes Contratantes que haga el nombramiento.
- (3) Salvo lo dispuesto a continuación en el presente Artículo, o a menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción y establecerá su propio procedimiento. Por indicación del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, para determinar las cuestiones específicas que deberán someterse a arbitraje, así como los procedimientos específicos que se seguirán, se celebrará una reunión a más tardar 30 días después de que el tribunal esté plenamente constituido.
- (4) Salvo que las Partes Contratantes acuerden otra cosa o que el tribunal prescriba de otra manera, cada Parte Contratante presentará un memorando dentro de los 45 días posteriores a la presentación del memorando de la otra Parte Contratante. El tribunal celebrará una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, o a juicio suyo, dentro de los 30 días posteriores a la fecha en que deban presentarse las respuestas.
- (5) El tribunal intentará entregar una decisión por escrito dentro de los 30 días de concluida la audiencia o, de no celebrarse la audiencia, 30 días posteriores a la fecha de presentación de ambas respuestas. Se tomará la decisión por mayoría de votos.
- (6) Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los 15 días posteriores a su recepción y esa aclaración se emitirá dentro de los 15 días de presentada tal solicitud.
- (7) La decisión del tribunal tendrá carácter vinculante para las Partes Contratantes.
- (8) Cada Parte Contratante sufragará los gastos del árbitro que hubiere nombrado. Los demás gastos del tribunal se compartirán por igual entre las Partes Contratantes, incluidos los gastos en que haya incurrido el presidente, vicepresidente o miembro de la Corte Internacional de Justicia al aplicar los procedimientos del párrafo (2) inciso (b) del presente Artículo.

ARTICULO 16

Enmiendas

- (1) Cualquier enmienda introducida al presente Acuerdo, con exclusión del Anexo, que haya sido convenida por las Partes Contratantes entrará en vigor cuando quede confirmada mediante un intercambio de notas, el cual ocurrirá cuando se complete cualquier formalidad constitucional requerida por cualquiera de las Partes Contratantes para aprobar tales enmiendas.
- (2) Cualquier enmienda introducida al Anexo del presente Acuerdo que haya sido convenida por las Partes Contratantes entrará en vigor cuando quede confirmada mediante un intercambio de notas.

ARTICULO 17

Terminación

En cualquier momento cualquiera de las Partes Contratantes puede notificar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de terminar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar donde se reciba la notificación) inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha en que la otra Parte Contratante recibió la notificación, a menos que la notificación se retire por acuerdo antes de que concluya este período. A falta de acuso de recibo por la otra Partes Contratante, se considerará que la notificación se recibió 14 días después de haber sido recibida en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 18

Entrada en vigor

(1) El presente Acuerdo entrará en vigor en cuanto las Partes Contratantes se hayan notificado la conclusión de las respectivas formalidades constitucionales.

(2) El Acuerdo entre el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlandas del Norte y el Gobierno de las República de Panamá para el establecimiento de servicios aéreos internacionales entre sus respectivos territorios, firmado en la Ciudad de Panamá el 15 de septiembre de 1951, se terminará a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

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

Hecho por duplicado el día 29 de octubre de 1997, en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República de Panamá:

EUSTACIO FABREGA

Por el Gobierno del Reino Unido Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

GLENDA JACKSON

ANEXO

PROGRAMA DE RUTA

Sección I

Rutas que la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas del Reino Unido explotarán:

Puntos en el Reino Unido—Puntos intermedios—Puntos en la República de Panamá—Puntos más allá.

NOTAS

1. Los puntos intermedios o puntos más allá pueden omitirse en cualquier vuelo siempre que el servicio comience o concluya en el Reino Unido.
2. No se puede embarcar tráfico en un punto intermedio para desembarcarlo en el territorio de la República de Panamá o en el territorio de la República de Panamá para desembarcarlo en un punto más allá y viceversa, salvo lo que las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes acuerden periódicamente. Esta restricción se aplica asimismo a todo tipo de tráfico de escala.

Sección 2

Rutas que la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de Panamá explotarán:

Puntos en la República de Panamá—Puntos intermedios—Puntos en el Reino Unido—Punto más allá

NOTAS

1. Los puntos intermedios o puntos más allá pueden omitirse en cualquier vuelo siempre que el servicio comience o concluye en la República de Panamá.
2. No se puede embarcar tráfico en un punto intermedio para desembarcarlo en el territorio del Reino Unido o en el territorio de Reino Unido para desembarcarlo en un punto más allá y viceversa, salvo lo que las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes acuerden periódicamente. Esta restricción se aplica asimismo a todo tipo de tráfico de escala.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
DU PANAMA

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Panama (ci-après dénommés les "Parties contractantes"),

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

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

- a) L'expression "la Convention de Chicago" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend : i) tout amendement à ladite Convention qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et ii) toute annexe ou tout amendement adopté aux termes de l'article 90 de ladite Convention, dans la mesure où lesdits amendement ou annexe sont à un moment déterminé en vigueur pour les deux Parties contractantes;
- b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État aux transports et, aux fins de l'article 7, la Direction de l'aviation civile et, dans le cas du Panama, la Dirección de Aeronáutica Civil ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus ou des fonctions similaires;
- c) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;
- d) L'expression "territoire", lorsqu'il s'agit d'un État, a la signification que lui assigne l'article 2 de la Convention de Chicago;
- e) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne respectivement l'article 96 de la Convention de Chicago;
- f) L'expression "le présent Accord" s'entend également de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté, ainsi qu'à l'Accord lui-même;
- g) L'expression "redevances d'usage" s'entend des redevances imposées aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques ou que ces dernières permet-

tent de percevoir, pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations ou des facilités de navigation aérienne, y compris les facilités et services connexes offerts pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers et les marchandises.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord relèvent de celles de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants relatifs à ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section appropriée du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés "les services convenus" et les "routes indiquées". Au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes ont, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués au tableau annexé au présent Accord pour embarquer ou débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise de transport aérien désigné de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur sa route habituelle, l'autre Partie contractante s'efforce, dans la mesure de ses moyens, de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant les routes sur une base temporaire et appropriée.

Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante peut désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que révoquer ou modifier de telles désignations.

2. Sur réception d'une désignation, l'autre Partie contractante accorde, sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorisations voulues à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par une entreprise désignée des droits stipulés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante peut révoquer une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

- a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien désignée sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie contractante; ou
- b) Dans les cas où cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou
- c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article, afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes exploitent les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7. Tarifs

1. a) Le terme "tarif" désigne :

- i) Le prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers, de leurs bagages ou de marchandises (à l'exclusion du courrier);
- ii) Les biens, services et autres avantages supplémentaires fournis ou mis à la disposition des intéressés, à l'occasion de ce transport ou à titre accessoire ou subsidiaire;
- iii) Les prix demandés pour ces biens, services ou avantages supplémentaires; et inclut les conditions qui régissent l'applicabilité de ces prix et la fourniture ou l'offre de ces biens, services ou avantages;
- iv) La commission versée par une entreprise à un agent sur les billets vendus ou les connaissements remplis par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers.

b) Lorsque les barèmes ou taux diffèrent selon la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée au cours desquels le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct, qu'il ait été ou non déposé séparément auprès des autorités compétentes.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour le transport entre leurs territoires sont établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les autres facteurs pertinents, y compris les intérêts des usa-

gers, le coût d'exploitation des services convenus, un bénéfice raisonnable et la situation du marché.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas que leurs entreprises de transport aérien consultent d'autres entreprises avant de déposer pour approbation les tarifs des services correspondant aux services couverts par les dispositions suivantes.

4. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliquent les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs demandés par les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante pour le transport entre un point sur le territoire d'une Partie contractante et un point sur le territoire de l'autre Partie contractante :

- a) Tout tarif proposé pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques 30 jours au moins (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques en décident ainsi) avant la date proposée pour l'application de ce tarif;
- b) Un tarif ainsi déposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques. Toutefois, sous réserve des dispositions des deux premiers alinéas ci-après, tout tarif déposé est considéré comme agréé 21 jours après la date de la réception de la demande d'agrément, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties ne se soient mutuellement informées par écrit dans les 20 jours suivant la date à laquelle elles ont reçu la demande, qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé;
- c) Aucune disposition de l'alinéa b) ci-dessus n'empêche les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante de refuser unilatéralement un tarif déposé par une de leurs propres entreprises désignées. Toutefois, cette décision unilatérale n'est prise que si les autorités concernées estiment, soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application risque de susciter un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien;
- d) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou à plusieurs entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les 20 jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent être menées à leur terme dans les 21 jours suivant celui où elles ont été demandées et le tarif entre en vigueur à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en conviennent autrement;
- e) Nonobstant les alinéas a) à d) ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs pour le transport de marchandises entre des points de leurs territoires. Ces tarifs entrent en vigueur au moment où l'entreprise de transport aérien concernée le décide;

- f) Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus cause un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, elles peuvent demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent être menées à leur terme dans les 21 jours suivant celui où elles ont été demandées, à moins que les autorités des deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.
- 5. a) Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et un État tiers, sont déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Chaque tarif ainsi déposé est agréé s'il est identique par son niveau et les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration à un tarif déjà agréé par lesdites autorités aéronautiques et déjà appliqué par une entreprise désignée de cette autre Partie contractante pour le transport entre son territoire et celui d'un État tiers, à condition que les autorités aéronautiques concernées puissent retirer leur agrément si le tarif de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou modifier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification agréée du tarif de comparaison;
- b) Nonobstant l'alinéa a) ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs demandés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante pour le transport de marchandises entre le territoire de l'autre Partie contractante et un État tiers.

Article 8. Droits de douane

1. Un aéronef exploité en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante est exempté de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que:

- a) Les articles suivants introduits par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante :
 - i) Le matériel de réparation, d'entretien et de maintenance, ainsi que les pièces de rechange;
 - ii) Le matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et les pièces de rechange;
 - iii) Le matériel de chargement et les pièces de rechange;
 - iv) Le matériel de sécurité, y compris les pièces de rechange pour ce matériel;
 - v) Le matériel d'instruction et les aides à la formation;
 - vi) La documentation sur l'entreprise de transport aérien et ses exploitants.
- b) Les articles suivants, introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante ou four-

nis à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante :

- i) Les provisions de bord (y compris mais non exclusivement les articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), qu'elles soient introduites ou embarquées à bord sur le territoire de l'autre Partie contractante;
 - ii) Les carburants, lubrifiants et autres approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
 - iii) Les pièces de rechange, y compris les moteurs.
- c) Le matériel informatique et les pièces de rechange introduits par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante pour faciliter les travaux dans un ou plusieurs domaines tels que:
- i) Les réparations, la maintenance ou l'entretien périodique de l'aéronef;
 - ii) La prise en charge des passagers à l'aéroport et à bord de l'aéronef;
 - iii) Le chargement des marchandises à bord de l'aéronef ou leur déchargement;
 - iv) La vérification de sécurité concernant les passagers ou les marchandises;

à condition que, dans chaque cas, les éléments soient utilisés à bord d'un aéronef ou dans les limites d'un aéroport international en liaison avec la création ou la maintenance d'un service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée concernée.

2. L'exemption des droits de douane, des droits d'accise nationaux et des frais nationaux similaires ne s'étend pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements de prêt ou de transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9. Sécurité aérienne

1. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale à l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont contractée à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite (et notamment leurs obligations au titre de la Convention de Chicago, 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 il-

licite 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 du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention susmentionnée, signé à Montréal le 24 février 1988), fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêtent sur demande toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles sont applicables, aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention de Chicago; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences signalées par chaque Partie contractante. Chacune des Parties contractantes signifie à l'avance à l'autre son intention de notifier toute différence éventuelle.

4. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur

les services convenus, par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Transfert de bénéfices

Chaque entreprise désignée peut convertir et transférer dans son pays sur demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert sont autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées aux fins de conversion et de transfert, et elles ne sont soumises à aucune charge autre que celles normalement perçues par les banques pour effectuer ces conversions et transferts.

Article 12. Représentation des entreprises et ventes

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, le séjour et l'emploi du personnel de l'autre Partie contractante, faire entrer et employer sur le territoire de cette autre Partie contractante le personnel administratif, technique, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires à l'exploitation de services aériens.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes peuvent vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elles, des prestations de transport aérien. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent vendre ces prestations et toute personne a le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encourage la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentant ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage est notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encourage en outre ses entreprises de transport aérien à échanger les informations pertinentes concernant ces redevances.

Article 14. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut demander à tout moment des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations qui peuvent se dérouler entre autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de leur demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 15. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend est soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

- a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État tiers, qui fait fonction de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours qui suivent la désignation du deuxième;
- b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes peut demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, il peut être demandé au Vice-Président de procéder à la désignation. Si le Vice-Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes, le membre le plus ancien de la Cour internationale de Justice qui ne peut être récusé à ce titre peut procéder à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal d'arbitrage définit les limites de sa juridiction et fixe sa propre procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie au plus tard 30 jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal a été pleinement constitué. Chaque Partie contractante doit soumettre sa réplique dans les 60 jours suivant la date du dépôt du mémoire de l'autre Partie contractante. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats ou, en l'absence de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques. La décision est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la décision dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception et les éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la date de ladite demande.

7. La décision du tribunal est contraignante pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante assume les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes, y compris toutes les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président ou le membre de la Cour internationale de Justice dans le cadre de l'application des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 16. Amendement

1. Les amendements au présent Accord, à l'exclusion de l'annexe, prendront effet lorsque les Parties contractantes se seront notifiées par un échange de notes l'accomplissement des formalités constitutionnelles prévues par leur législation concernant l'entrée en vigueur de ces amendements.

2. Les amendements à l'annexe au présent Accord dont sont convenues les Parties contractantes prennent effet une fois confirmés par un échange de notes.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification de dénonciation soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se sont notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles respectives.

2. L'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Panama visant à établir des services aériens internationaux entre leurs territoires respectifs, signé à Panama le 15 septembre 1951 prendra fin à partir de la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Londres le 29 octobre 1997, en double exemplaire, en langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

GLEND A JACKSON

Pour le Gouvernement de la République du Panama :

EUSTACIO FABREGA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Points au Royaume-Uni -- points intermédiaires -- points en République du Panama -- points au-delà

Notes :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine au Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de la République du Panama, ou sur le territoire de la République du Panama pour être débarqué en un point au-delà, et inversement, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent autrement de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes d'escales.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées du Panama :

Points en République du Panama -- points intermédiaires -- points au Royaume-Uni -- points au-delà

Notes :

1. Les points intermédiaires peuvent être omis lors de n'importe quel vol, à condition que le service commence ou se termine en République du Panama.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire du Royaume-Uni, ou sur le territoire du Royaume-Uni pour être débarqué en un point au-delà, et inversement, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent autrement de temps à autre. La présente restriction s'applique également à toutes les formes d'escales.

