

No. 47278

**Argentina
and
Panama**

Agreement between the Argentine Republic and the Republic of Panama on air services (with annexes). Buenos Aires, 20 November 2006

Entry into force: *28 January 2009 by notification, in accordance with article 29*

Authentic text: *Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Argentina, 19 March 2010*

**Argentine
et
Panama**

Accord relatif aux services aériens entre la République argentine et la République du Panama (avec annexes). Buenos Aires, 20 novembre 2006

Entrée en vigueur : *28 janvier 2009 par notification, conformément à l'article 29*

Texte authentique : *espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Argentine, 19 mars 2010*

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO
ENTRE
LA REPUBLICA ARGENTINA
Y
LA REPUBLICA DE PANAMA
SOBRE SERVICIOS AEREOS

La República Argentina y la República de Panamá, en adelante las Partes, siendo partes en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Deseando asegurar el grado más alto de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales entre ambos países; y

Deseando hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios en un marco de sana competencia e igualdad de oportunidades en la oferta de dichos servicios ,

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO 1
Definiciones

1. Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:
 - (a) "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de la República Argentina – el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Secretaría de Transporte – Subsecretaría de Transporte

- Aerocomercial o cualquier otra persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichas Autoridades, y en el caso de la República de Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil, o cualquier otra persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichas autoridades;
- (b) "Servicios Acordados" significan los servicios aéreos para el transporte de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación;
 - (c) "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda;
 - (d) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que comprende cualquier Anexo del mismo adoptado con arreglo al Artículo 90 del Convenio, y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio bajo los Artículos 90 y 94 que hayan sido adoptados o ratificados por las dos Partes;
 - (e) "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
 - (f) "Ruta especificada" significa la ruta especificada en el cuadro de rutas que se encuentra en el anexo del presente Acuerdo, en la cual las línea(s) aérea(s) designadas por las Partes operarán servicios aéreos internacionales;
 - (g) "Tarifas" significa los precios y cargos que deberán pagarse por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las que se aplican estos precios, incluyendo precios y condiciones para agentes y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de carga postal;
 - (h) "Servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala sin fines de tráfico" tienen sus significados respectivamente asignados en el Artículo 96 del Convenio;
 - (i) "Territorio" tiene su significado asignado en el Artículo 2 del Convenio.
 - (j) "Operador de aeronave" tiene su significado asignado en el Artículo 2, Capítulo 1 de la Convención suscrita en Roma el 7 de octubre de 1952;
2. Los títulos de los Artículos en el presente Acuerdo son sólo para su conveniente referencia y no deberán de ningún modo afectar la interpretación de los Artículos.

ARTICULO 2 Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la operación de los servicios aéreos internacionales que realicen las líneas aéreas de la otra Parte:
 - a) El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar;
 - b) El derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;

- c) El derecho a hacer escalas en los puntos indicados en el Cuadro de Rutas, con el fin de tomar o dejar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación.
2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo no supone la concesión, a las líneas aéreas de una Parte, del derecho, en el territorio de la otra Parte, a admitir a bordo pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a otro punto del territorio de esa otra Parte (cabotaje). No obstante, ambas Partes podrán ejercer el derecho de realizar paradas-estancia (stop-over)

ARTICULO 3 Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte, una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas y retirar o alterar dichas designaciones.
2. Al recibo de dicha designación, y de acuerdo a las disposiciones del Artículo 4 del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte concederán sin demora a la línea aérea o líneas aéreas designadas, las debidas autorizaciones para operar los servicios acordados para los cuales la línea aérea ha sido designada.
3. Al recibo de dichas autorizaciones, la línea aérea podrá empezar en cualquier momento a operar los servicios acordados, en todo o en parte, siempre que cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo.

ARTICULO 4 Revocación de la Autorización

1. Las Autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de retirar las autorizaciones referidas en el Artículo 3 del presente Acuerdo, respecto a la/s línea/s aérea/s designada/s de la otra Parte, a revocar o suspender dichas autorizaciones o imponer condiciones, temporal o permanentemente,
 - a) en el caso que dicha línea aérea no acredite ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, las condiciones requeridas bajo las leyes y regulaciones aplicadas normalmente por dichas autoridades de conformidad con el Convenio;
 - b) en el caso que dicha línea aérea no cumpla con las leyes o regulaciones de la otra Parte;
 - c) en el caso que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe ni a sus nacionales, de acuerdo con las disposiciones legales de la Parte que designa a dicha línea aérea;

- d) en el caso que la línea aérea deje de operar de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo;
2. A menos que resulte esencial la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento de las leyes y regulaciones anteriormente mencionadas, los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo, se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

ARTICULO 5 Aplicación de las Leyes

1. Las leyes, regulaciones y procedimientos de una Parte relativas al ingreso, permanencia, o salida de su territorio de una aeronave comprometida en el transporte aéreo internacional, o con la operación y navegación de dicha aeronave mientras permanezca en su territorio, deberán ser cumplimentadas por dicha aeronave en su ingreso, salida o mientras permanezca en el territorio de esa Parte.
2. Las leyes y regulaciones de una Parte relativas al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, serán cumplimentadas por la línea(s) aérea(s) de la otra Parte y por o en nombre de su tripulación, pasajeros, carga y correo, en su tránsito, ingreso, salida y mientras permanezcan en el territorio de esa Parte.
3. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo, a través del territorio de cada Parte y que no abandonen el aérea del aeropuerto destinada a tal fin deberán, excepto por razones de seguridad contra la violencia o apoderamiento ilícito, estarán sujetos a no más que un control.

Ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias líneas aéreas sobre una línea aérea de otra Parte que participe en servicios aéreos internacionales, en la aplicación de las normas de aduana, inmigración, cuarentena y regulaciones similares.

ARTICULO 6 Seguridad operacional

Cada Parte podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte con respecto a las tripulaciones de vuelo, las aeronaves y la explotación de las aeronaves. Dichas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días contado desde la fecha de la solicitud respectiva.

1. Si tras celebrarse dichas consultas una de las Partes comprobara que, en los mencionados campos la otra Parte no aplica ni ejecuta eficazmente

normas de seguridad que, cuanto menos, se correspondan con las normas mínimas establecidas en ese momento en aplicación en virtud del Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte, sus comprobaciones y los pasos que se consideren necesarios para el cumplimiento de dichas normas mínimas, adoptando a su vez la otra Parte las correspondientes medidas correctivas. En caso de que la otra Parte no adopte medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días o dentro de un plazo mayor previamente acordado, será de aplicación lo establecido en el artículo 4, punto 1.

2. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que cada aeronave utilizada por las empresas aéreas designadas en los servicios aéreos desde o hacia el territorio de la otra Parte podrá someterse, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, a un control por parte de representantes autorizados de la otra Parte, siempre y cuando ello no conlleve un retraso injustificado; dicho control en plataforma podrá efectuarse a bordo y en las inmediaciones de la aeronave y tendrá por objeto comprobar la validez de la documentación de la aeronave y de la tripulación de vuelo y el estado reconocible de la aeronave y de su equipo.
3. Si de un control en plataforma o de una serie de controles en plataforma se derivan:
 - a) serias sospechas de que una aeronave o la explotación de una aeronave no se corresponde con las normas mínimas establecidas en ese momento por el Convenio; o
 - b) serias sospechas de que en ese momento no se aplican ni ejecutan eficazmente las normas de seguridad establecidas en aplicación del Convenio, la Parte que efectúe el control podrá entender, en los términos del Artículo 33 del Convenio, que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado los certificados y licencias para la aeronave o la tripulación en cuestión o los requisitos de acuerdo con los cuales se explote la aeronave en cuestión, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio.
4. En el caso que el acceso a efectos de un control en plataforma conforme al apartado 3 de una aeronave explotada por una empresa designada de una de las Partes contratantes sea denegado por los representantes de esa línea aérea designada, la otra Parte podrá inferir que concurren serias sospechas en los términos del apartado 4, y llegar a las conclusiones referidas en dicho apartado.
5. Cada Parte se reserva el derecho a inmediatamente suspender o revocar la autorización de explotación de una o más líneas aéreas de la otra Parte, en el caso que la primera Parte concluya, ya sea como consecuencia de un control en plataforma o una serie de controles en plataforma, por denegársele el acceso a efectos de un control en plataforma, en virtud de

consultas o de otro modo, que procede adoptar medidas de urgencia para garantizar la seguridad operacional de una línea aérea.

Toda acción adoptada por las Partes de acuerdo con los párrafos 2 o 6, será dejada sin efecto una vez que las circunstancias para tomar esa acción hayan sido superadas.

ARTICULO 7 Certificados y licencias

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en el Convenio.

2. No obstante, cada Parte se reserva, para el sobrevuelo y/o aterrizaje en su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas por la otra Parte a sus propios nacionales.

ARTICULO 8 La Seguridad en la Aviación

De acuerdo con sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra la interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin que por ello se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con cualquier Convenio de seguridad en la aviación vigente, obligatorio para ambas Partes.

1. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
2. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de la aviación civil estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio. Asimismo, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan su sede o residencia permanente en su territorio y

los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.

3. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad que exija la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él, y en tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipaje, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes del ingreso a bordo o la toma de la carga y durante el transcurso de estos. Cada Parte garantizará que en su territorio se apliquen de manera efectiva las medidas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y el equipaje de mano a través de sistemas de detección radioscópica así como para realizar controles de seguridad adecuados en cuanto al equipaje, a la carga y a las provisiones de abordaje antes o durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.
4. En el caso de incidente o de amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas convenientes con el efecto de poner fin con prontitud y seguridad a dicho incidente o amenaza de incidente, con el mínimo riesgo para las vidas humanas.
5. Cuando una Parte considere que la otra Parte se ha apartado o no se atiene a las disposiciones sobre la seguridad de aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de dicha solicitud; habrá justificación para suspender, revocar, restringir o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera en caso de urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de 60 (sesenta) días.

ARTICULO 9 Facilitación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes reafirman su mutua obligación de actuar de acuerdo con las disposiciones de facilitación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y cualquier otro acuerdo en vigor firmado por ambas Partes.

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para simplificar el movimiento de pasajeros, carga y aeronave, cumpliendo con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.
3. Las Partes intercambiarán información acerca de la facilitación, a través de sus comités competentes.

ARTICULO 10 Derechos Aduaneros y Gravámenes

1. Las aeronaves que operen en los servicios acordados por una línea aérea designada de una Parte, como así también su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto, suministros (incluidos, entre otros, los artículos de comida, bebida, licor y tabaco) estarán exentos de todos los impuestos y demás tasas y tarifas que se impongan arribando en el territorio de la otra Parte, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave, hasta el momento que sean reexportados.
2. Asimismo, quedarán exentos de los impuestos y otros similares derechos y gravámenes:
 - a. Los suministros ingresados en el territorio de una Parte, dentro de límites establecidos por las autoridades de dicha Parte, y para uso en las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte;
 - b. El equipo de tierra y las piezas de repuesto ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves que operen los servicios acordados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;
 - c. El combustible y los lubricantes para el uso en la operación de los servicios acordados por una aeronave de la línea aérea designada por una Parte.

Los cargos correspondientes a los servicios llevados a cabo, almacenamiento y acreditación aduanera serán cobrados de acuerdo con la legislación interna de las Partes y no deberán ser más altos que los cargos aplicados a cualquier línea aérea que participe en servicios internacionales similares.

3. Los suministros, piezas de repuesto y demás efectos mencionados en el párrafo 2. pueden ser requeridos en Aduana para supervisión o control.
4. El equipo de a bordo normal, así como los materiales, suministros y piezas de repuesto que se hallen normalmente en la aeronave operada por la línea aérea designada de una Parte podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa

Parte. En tal caso, serán colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de los mismos, de conformidad con los reglamentos aduaneros.

5. El equipaje y carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos aduaneros y otras tasas similares.
6. Las exenciones otorgadas por el presente artículo serán también aplicadas a situaciones en las que las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hubieran acordado con otra(s) línea(s) aérea(s) para prestar o transferir en el territorio de la otra Parte, los ítems especificados en el párrafo 1 y 2 de este Artículo, siempre que esa otra línea(s) aérea(s) gocen similarmente de dichas exenciones por la otra Parte.

ARTICULO 11 Capacidad

La capacidad total que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes en los servicios convenidos será la acordada o aprobada por las autoridades aeronáuticas de las Partes en el Anexo correspondiente.

1. Los servicios convenidos que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes tendrán, como objetivo primordial el suministro de capacidad según coeficientes de ocupación razonables, para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de las dos Partes.
2. Cada Parte concederá justa e igual oportunidad a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo.
3. Cada Parte minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deberán cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

ARTICULO 12 Competencia leal y oportunidades comerciales

1. Cada Parte concederá una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para competir en el transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.
2. Cada Parte adoptará las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todo tipo de discriminación o competencia desleal con un efecto adverso sobre la sana competencia entre las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTICULO 13 Modalidades operativas

1. Acuerdos cooperativos

Las empresas aéreas designadas de cada Parte que dispongan de autorizaciones para realizar los servicios aéreos convenidos, podrán operar y/u ofrecer los servicios acordados en las rutas especificadas o en cualquiera de las secciones de dichas rutas, por medio de diferentes acuerdos cooperativos, tales como código compartido, bloqueo de espacio, joint venture u otras formas de cooperación, con una/s línea/s aérea/s que dispongan de la correspondiente autorización para ello, sujeto a las disposiciones normalmente aplicadas a dichos arreglos.

2. Ruptura de carga

La expresión "ruptura de carga en un punto de escala dado" significa que más allá de ese punto, el tráfico sobre una determinada ruta es servido por la misma empresa aérea con una o varias aeronaves diferentes de aquella que ha sido utilizada en la misma ruta previa a dicha escala.

Las empresas designadas podrán realizar ruptura de carga en cualquier punto de la ruta operada, tantas veces como lo aprecien conveniente para su operación.

Al efectuar la ruptura de carga prevista, la empresa o empresas de cada una de las Partes podrán utilizar a partir del punto de ruptura, una o varias aeronaves hacia otro punto de las rutas, siempre que los servicios que se operen a partir del punto de ruptura de carga se programen en conexión directa con el servicio realizado antes de dicho punto y la capacidad utilizada por la totalidad de las aeronaves que realicen los servicios, a partir del punto donde se efectúa la ruptura de la carga, no exceda la capacidad de la aeronave que opere desde o hacia el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea.

ARTICULO 14 Información al usuario

Las líneas aéreas de cada Parte deberán proveer información adecuada al usuario en el momento de solicitar la reserva o contratar el transporte, de las distintas tarifas disponibles y sus condiciones, así como si se tratara de un vuelo sin escalas o con escalas intermedias o con cambio de aeronave en la ruta, o si es operado bajo la modalidad de código compartido, o entre distintos transportadores o a través de conexiones.

En el caso de vuelos en código compartido o entre distintos transportadores, informarán al pasajero de las características distintivas de los servicios de cada transportador.

ARTICULO 15

Tarifas

1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de una Parte para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive los intereses de los usuarios, el costo de explotación, las características del servicio, un beneficio razonable, las tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Las Partes convienen en examinar con especial atención las tarifas que puedan objetarse por parecer irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una posición dominante, artificialmente bajas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o "predatorias".
3. Cada Parte podrá exigir el registro de las tarifas propuestas por la/las líneas aéreas designadas de las Partes para el transporte desde su territorio. Para el registro, no podrá exigirse una antelación mayor a catorce (14) días a la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, el plazo podrá reducirse.
4. Cada Parte se reserva el derecho de aprobar o desaprobar las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta que se inicien en su propio territorio. Las tarifas que habrá de cobrar una línea aérea designada de una Parte por el transporte entre el territorio de la otra Parte y el territorio de un tercer Estado por los servicios comprendidos en el presente acuerdo estarán sujetos a la reglamentación de la otra Parte. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para impedir que comiencen a aplicarse las tarifas propuestas o sigan aplicándose las tarifas vigentes para el transporte de ida o de ida y vuelta que se inicien en el territorio de la otra Parte.

ARTICULO 16

Representación de Líneas Aéreas

1. Las líneas aéreas de una Parte podrán traer y mantener en el territorio de la otra Parte a sus representantes y a su personal comercial, operacional y técnico que sea requerido en conexión con la operación de servicios acordados.

2. Los requerimientos de dicho personal, a elección de la línea aérea o líneas aéreas de una Parte, podrán ser satisfechas por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea operando en el territorio de la otra Parte, y que esté autorizado para realizar dichos servicios en el territorio de dicha Parte.
3. Los representantes y el personal estarán sometidos a las leyes y regulaciones vigentes de la otra Parte y, en concordancia con estas leyes y regulaciones, cada Parte, con un mínimo de demora, facilitará en lo posible, las necesarias autorizaciones de trabajo, visas u otros documentos para los representantes y el personal referido en el párrafo 1 del presente artículo.

ARTICULO 17

Oportunidades comerciales y transferencia de fondos

1. Cada línea aérea tendrá derecho a realizar la venta del transporte aéreo y de sus servicios auxiliares en el territorio de la otra Parte directamente, y a su elección, a través de sus agentes. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte en la moneda de ese territorio, o según lo permita la ley nacional, en monedas libremente convertibles de otros países y cualquier persona tendrá derecho a comprar dicho transporte en las monedas aceptadas para la venta por esa línea aérea.
2. Las líneas aéreas de cada Parte, podrán participar sin restricciones ni ninguna forma de discriminación en el transporte de pasajeros o carga pagados por gobiernos, autoridades estatales y organismos oficiales de las Partes, de conformidad con las disposiciones aplicables en el estado en que se comercialice el transporte.
3. Cada Parte facilitará a cualquier línea aérea de la otra Parte, el derecho de transferir libremente a la tasa oficial de intercambio o a la tasa del mercado, el excedente de los ingresos sobre gastos, ganados por esa aerolínea en su territorio, de conformidad con las disposiciones aplicables en el estado en que se comercialice el transporte.
4. Cuando exista un acuerdo especial de pago entre las Partes, los pagos deberán hacerse efectivos de acuerdo con las disposiciones de dicho Acuerdo.
5. Las línea(s) aérea(s) designadas de cada Parte deberán tener asimismo igualdad de oportunidades para emitir cualquier tipo de documento de transporte y para dar publicidad y promover ventas en el territorio de la otra Parte.

ARTICULO 18
Cargos al usuario

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

ARTICULO 19
Utilización de aeronaves

1. Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves en cualquiera de sus modalidades contractuales para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan las disposiciones de los Artículos relativos a la Seguridad operacional y Seguridad de la aviación.
2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves, en cualquiera de sus modalidades contractuales de otras líneas aéreas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos aplicados a tales arreglos, conforme las disposiciones legales de ambas Partes.
3. Los contratos de arrendamiento de aeronaves podrán ser celebrados con empresas de transporte aéreo o con empresas dedicadas al arrendamiento de aeronaves.

ARTICULO 20
Prohibición de fumar

Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

ARTICULO 21
Protección del medio ambiente

Las Partes propiciarán la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenido de la aviación.

Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos al Convenio y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente, en la medida que dichas normas sean incluidas en sus respectivas legislaciones nacionales .

ARTICULO 22
Estadísticas

1. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a solicitud de la misma, informes estadísticos periódicos o información similar, relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos, según sean requeridos en forma razonable a los fines de efectuar una revisión de la capacidad de los servicios aéreos convenidos y de mantener un registro.
2. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes podrán requerir a las líneas aéreas de la otra Parte la entrega de reportes estadísticos.

ARTICULO 23
Consultas

1. En un espíritu de estrecha colaboración, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes se consultarán mutuamente en forma periódica con miras a asegurar la aplicación y el satisfactorio cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo y cuando se haga necesario realizar enmiendas al mismo.
2. Cualquiera de las Partes podrá pedir consultas, las cuales comenzarán dentro de un periodo de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de solicitud, excepto que ambas Partes decidieran extender dicho período.

ARTICULO 24
Solución de Controversias

1. En caso de surgir un desacuerdo entre las Partes respecto de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes tratarán en primer término de solucionarlo mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Partes no llegasen a una solución mediante consulta y negociación, podrán acordar someter la controversia a la decisión de una persona o cuerpo, o cualquiera de las Partes podrá someter dicha controversia a la decisión de un tribunal de tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:
 - a) Dentro de los treinta días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte designará un árbitro. Dentro de los 60 días después que esos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como presidente de un tribunal arbitral.
 - b) Si cualquiera de las Partes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá requerir al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe el árbitro o árbitros necesarios, dentro de 30 días. Si el presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes, hará el nombramiento el más antiguo vicepresidente que no está inhabilitado por la misma causa.
3. Las Partes deberán cumplir con cualquier decisión tomada en el párrafo 2 del presente artículo.
4. Si cualquiera de las Partes o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes no cumpliera con la decisión adoptada en el párrafo 2 del presente artículo, la otra Parte podrá limitar, retirar o revocar cualquiera de los derechos o privilegios que han sido garantizados en virtud del presente Acuerdo a la Parte en falta.
5. Las Partes deberán hacerse cargo de los gastos del árbitro que nominan. Los gastos del tribunal arbitral serán compartidos por las Partes.

ARTICULO 25
Modificaciones

1. Si cualquiera de las Partes considera deseable modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar consultas con la otra Parte. Cualquier modificación será efectuada conforme a los procedimientos legales vigentes de cada Parte y entrará en vigor cuando sea confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas, una vez concluidos los procedimientos constitucionales internos de cada una de las Partes.

2. Las modificaciones a los Anexos pueden ser hechas por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas modificaciones serán efectivas a partir de la fecha acordada por las autoridades aeronáuticas.

ARTICULO 26
Convenios multilaterales

El presente Acuerdo será enmendado para ajustarse a cualquier convenio multilateral que se convierta en obligatorio para ambas Partes.

ARTICULO 27
Terminación

1. Cualquiera de las Partes podrá notificar a la otra Parte por escrito, por la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo; debiendo ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que se recibe la notificación de la otra Parte, a menos que fuera acordado por mutuo consentimiento el retiro de la notificación, antes de que expire el período mencionado.
2. En caso que la otra Parte no acusara recibo de la notificación, se considerará que la misma fue recibida 14 (catorce) días después de la fecha de recepción del aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 28
Registro

El Acuerdo y cualquier modificación del mismo, será registrado ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

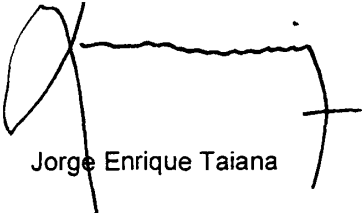
ARTICULO 29
Entrada en vigor

El presente Acuerdo será aprobado de acuerdo con los requerimientos constitucionales de cada Parte y entrará en vigor en la fecha del intercambio de notas diplomáticas confirmando que todos los procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del Acuerdo han sido completados.

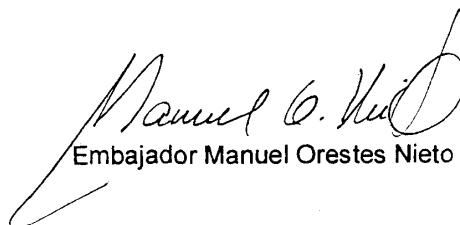
Realizado en dos ejemplares en Buenos Aires, el 20 de noviembre de 2006, en idioma español, ambos igualmente válidos.

Por la República Argentina

Por la República de Panamá



Jorge Enrique Taiana



Embajador Manuel Orestes Nieto

Anexo I

Cuadro de Rutas

1. Rutas a operar por las línea(s) aérea(s) de la República de Panamá en ambas direcciones:

Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos más allá
Puntos en la República de Panamá	Cualquier punto en América del Sur	Cualquier punto en la República Argentina	Cualquier punto en América del Sur

2. Rutas a operar por las línea(s) aérea(s) de la República Argentina en ambas direcciones:

Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de destino	Puntos más allá
Puntos en la República Argentina	Cualquier punto en el Continente Americano	Puntos en la República de Panamá	Cualquier punto en el Continente Americano

I.- La capacidad de los servicios se establece en catorce (14) frecuencias semanales para cada una de las Partes, con cualquier tipo de aeronave.

II.- Las líneas aéreas de las Partes se encuentran autorizadas a operar todos los puntos indicados precedentemente en el Cuadro de Rutas. Los puntos intermedios podrán ser operados como puntos más allá y viceversa y con derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertades.

III.- La capacidad no utilizada por una de las Partes, podrá ser utilizada por la otra en servicios de transporte aéreo hacia o desde cualquier punto en Argentina excepto Buenos Aires.

Anexo II

Servicios de carga aérea

1. Toda línea aérea designada que se ocupe del transporte internacional de carga aérea:

a) recibirá un tratamiento no discriminatorio con respecto al acceso a instalaciones y servicios para el despacho, la manipulación, el almacenamiento de la carga y la facilitación;

b) con sujeción a las leyes y reglamentos locales puede utilizar o explotar directamente otros modos de transporte;

c) puede utilizar aeronaves arrendadas siempre que dicha explotación cumpla las normas de protección y seguridad operacionales de la aviación equivalentes que se aplican a otras aeronaves de líneas aéreas designadas;

d) puede concertar arreglos de cooperación con otros transportistas aéreos incluyendo, sin que esto sea limitativo, los códigos compartidos, la reserva de capacidad y los servicios entre líneas aéreas; y

e) puede determinar sus propias tarifas de carga y podrá exigirse que éstas sean presentadas ante las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes.

2. Además de los derechos indicados en el párrafo 1, cada línea aérea designada que se ocupe del transporte exclusivamente de carga en servicios regulares y no regulares puede proporcionar dichos servicios hacia y desde el territorio de cada Parte, sin restricciones con respecto a frecuencia, capacidad, rutas, tipo de aeronave y origen o destino de la carga, desde puntos anteriores en su territorio, vía puntos en su territorio y puntos intermedios, a puntos situados en el territorio de la otra parte y a puntos más allá con derechos de tráfico de 3ra, 4ta, 5ta, e incluso las llamadas 6ta y 7ma libertad.

El régimen de código compartido será de aplicación para los servicios exclusivos de carga, pudiendo realizarse entre empresas de ambas Partes y con empresas de terceros países, siempre que cuenten con las autorizaciones correspondientes.

Anexo III

Operaciones no regulares y charter

1. Las líneas aéreas autorizadas de cada una de las Parte tendrán derecho, de conformidad con los términos de dicha autorización, a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del territorio de la otra Parte, directamente o con escalas en ruta, para transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el territorio de la Parte que ha autorizado a la línea aérea. Se permitirán también vuelos charter con varios puntos de destino. Además, las líneas aéreas de una Parte podrán efectuar vuelos charter con tráfico cuyo origen o destino sea el territorio de la otra Parte.

2. Cada línea aérea autorizada que lleve a cabo transporte aéreo en virtud de esta disposición cumplirá las leyes, reglamentos y normas de ambas Partes.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE ARGENTINE REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF PANAMA CONCERNING AIR SERVICES

The Argentine Republic and the Republic of Panama, hereinafter referred to as “the Parties”, being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

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

Desiring to ensure the greatest possible safety in international air transport;

Desiring to facilitate the growth of opportunities in international air services between the two countries; and

Desiring to ensure that airlines can offer travellers and cargo shippers several service options in a framework of healthy competition and equal opportunity in the supply of said services;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purposes of this Agreement, unless otherwise provided:

(a) The term “aeronautical authority” means, in the case of the Argentine Republic, the Ministry of Federal Planning, Public Investment and Services - Secretariat of Transport - National Directorate of Air Transport, or any other person or entity authorized to perform the functions of said authorities and, in the case of the Republic of Panama, the Civil Aeronautics Authority or any other person or entity authorized to perform the functions of said authorities;

(b) The term “agreed services” means air services for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) The term “Agreement” means this Agreement, its annexes and any amendments;

(d) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex thereto adopted under Article 90 of that Convention and any amendment to the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 adopted or ratified by both Parties;

(e) The term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) The term “specified route” means a route specified in the route schedule annexed to this Agreement, on which the airline(s) designated by the Parties operate international air services;

(g) The term “tariffs” means the prices and charges to be paid for air transport of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices are applied, in-

cluding prices and conditions for agents and other auxiliary services, but excluding the payment of and conditions of transport of postal cargo;

(h) 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 Convention;

(i) The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(j) The term "operator" has the meaning assigned to it in Article 2 of Chapter 1 of the Convention signed at Rome on 7 October 1952.

2. The headings of the Articles in this Agreement are solely for ease of reference and shall in no way affect the interpretation of the Articles.

Article 2. Grant of rights

1. Each Party shall grant to the other Party the following rights for the operation of international air services by the airlines of the other Party:

(a) The right to fly across its territory without landing;

(b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) The right to make stops at points indicated in the route schedule for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not imply the grant to airlines of one Party, in the territory of the other Party, of the right to take up passengers, cargo and mail bound for another point within the territory of said other Party (cabotage). Nevertheless, both Parties may exercise the right to make stop-overs.

Article 3. Designations and authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party one or more airlines to operate agreed air services on the routes specified in the Annex and to revoke or modify said designations.

2. On receipt of such designation, and in accordance with the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of each Party shall without delay grant to the airlines so designated by the other Party the appropriate authorizations to operate the agreed services for which the airline was designated.

3. Upon receipt of said operating authorization, the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in whole or in part, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

Article 4. Revocation of authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated

by the other Party, to revoke or suspend such authorizations or to impose temporary or permanent conditions:

a) In the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Party under the laws and regulations normally applied by said authorities in conformity with the Convention;

b) In the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of the other Party;

c) In the event that substantial ownership and effective control of the airline are not vested in the Party designating the airline or in its nationals, in accordance with the legal provisions of the Party designating the airline;

d) In the event that the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Party.

Article 5. Application of laws

1. The laws, regulations and procedures of one Party relating to the entry into, presence in or departure from its territory of an aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while in its territory, shall be observed by that aircraft during its entry into, presence in or departure from the territory of the said Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to entry, clearance, aviation safety, immigration, passports, customs and quarantine shall be observed by the airline(s) of the other Party and by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail during transit through, entry into, presence in and departure from the territory of that Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures to combat violence and air piracy, be subject to no more than one control.

Neither Party shall give preference to its own airlines over an airline of the other Party participating in international air services in the application of customs, immigration, quarantine and similar regulations.

Article 6. Operational security

Either Party may at any time request consultations on the security standards applied by the other Party with respect to flight crews, aircraft and aircraft operations. Said consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the request.

1. If, after said consultations, a Party finds that in the aforementioned areas the other Party is not effectively applying security standards at least commensurate with those be-

ing applied at that time pursuant to the Convention, the former Party shall inform the other Party of its findings and of the steps considered necessary in order to comply with said minimum standards, and the other Party shall adopt appropriate corrective measures. If the other Party does not adopt adequate measures within fifteen (15) days or such longer period as may have been previously agreed, the provisions of Article 4, paragraph 1, shall apply.

2. Without prejudice to obligations under Article 33 of the Convention, it is agreed that each aircraft used by the designated airlines in air services from or to the territory of the other Party may, while in the territory of the other Party, be subject to inspection by authorized representatives of the other Party, provided that this does not cause undue delay. Said apron inspection may be conducted on board the aircraft or in its vicinity and is intended to verify the validity of the aircraft and flight crew documents and the perceptible condition of the aircraft and its equipment.

3. If an inspection on the airport apron or a series of such inspections reveals:

(a) Serious reasons to suspect that an aircraft or the operation thereof is not in compliance with the minimum standards established at the time by the Convention; or

(b) Serious reasons to suspect that the security standards established pursuant to the Convention are not at that time being effectively applied or implemented,

the Party performing the inspection may infer, in conformity with Article 33 of the Convention, that the requirements under which certificates or licenses were issued or rendered valid for the aircraft or crew in question or the requirements under which the aircraft in question is operated are not equal to or above the minimum rules established pursuant to the Convention.

4. If access for apron inspection under paragraph 3 to an aircraft operated by a designated airline of one of the Parties is denied by the representatives of that designated airline, the other Party may infer that there are serious reasons for suspicion as indicated in paragraph 4, and reach the conclusions referred to in that paragraph.

5. Each Party reserves the right immediately to suspend or revoke the operating license of one or more airlines of the other Party if it concludes, pursuant to an apron inspection or a series of such inspections, or pursuant to denial of access for an apron inspection, or pursuant to consultations, or otherwise, that urgent measures should be taken to ensure the operational security of an airline.

Any action taken by the Parties pursuant to paragraphs 2 or 6 shall cease to have effect when the circumstances motivating that action have been resolved.

Article 7. Certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid in conformity with standards equal to or above those established in the Convention.

2. However, with respect to overflight of and/or landing in its own territory, each Party reserves the right not to recognize certificates of competency and licences issued by the other Party to its own nationals.

Article 8. Aviation security

In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their mutual obligation to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without thereby restricting the extent of their rights and obligations under international law, the Parties, in particular, shall act in accordance with any convention on aviation security in force and binding on both Parties.

1. The Parties shall, upon request, provide all necessary assistance to each other with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts jeopardizing the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities, as well as to counter any other threat to the security of civil aviation.

2. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the provisions on civil aviation laid down by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. They shall require operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and operators of airports in their territory to act in conformity with such aviation security provisions.

3. Each Party shall agree to observe any aviation security provisions that the other Party may require for entry into, presence in or departure from its territory, and to take appropriate steps to protect aircraft and inspect passengers, crew, baggage, carry-on items, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall ensure that, in its territory, measures are effectively applied to protect aircraft and screen passengers, crew, and carry-on items through X-ray systems as well as to conduct appropriate security checks with respect to baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also act favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

4. In the event of an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate the incident or threat rapidly and safely commensurate with minimum risk to human life.

5. When one Party considers that the other Party has departed from or is not heeding the provisions on aviation security contained in this Article, its aeronautical authorities may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. If no satisfactory agreement is reached within 60 (sixty) days from the date of the request, grounds would exist for suspending, withdrawing, restricting or qualifying the operating authorization or technical permit of the airlines of the other Party. In an emergency, one Party may adopt provisional measures before 60 (sixty) days have elapsed.

Article 9. Facilitation

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm their mutual obligation to act in accordance with the provisions on facilitation established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other existing agreements signed by both Parties.

2. The Parties shall, upon request, lend each other all necessary assistance to simplify the movement of passengers, cargo and aircraft, complying with the applicable provisions of this Agreement.

3. The Parties shall exchange information regarding facilitation through their competent committees.

Article 10. Customs and charges

1. Aircraft operating agreed air services for the designated airline of either Party, as well as their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts and aircraft stores (including food, beverages, liquor and tobacco) shall be exempt from all taxes and other duties and charges on arrival in the territory of the other Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported.

2. The following shall likewise be exempt from taxes and other similar charges:

a. Supplies brought into the territory of one Party, within the limits established by the authorities of said Party, for use on aircraft of the designated airlines of the other Party;

b. Ground equipment and spare parts brought into the territory of one Party for servicing, maintenance or repair of aircraft operating agreed services for designated airlines of the other Party;

c. Fuel and lubricants for use in operating agreed services by aircraft of the designated airline of a Party.

Charges for services performed, storage and customs clearance shall be levied in accordance with the domestic laws of the Parties and shall not be higher than charges to any airline that participates in similar international services.

3. Supplies, spare parts and other items referred to in paragraph 2 may be subject to inspection or control by Customs.

4. Regular airborne equipment, supplies and spare parts normally retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In that case, they shall be placed under the supervision of said authorities until such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

6. The exemptions granted by this Article shall also be applied to situations in which the designated airlines of either Party have agreed with other airlines to lend or transfer,

within the territory of the other Party, the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided that the other airlines enjoy similar exemptions from the other Party.

Article 11. Capacity

The total capacity to be provided by the designated airlines of the Parties on the agreed services shall be agreed or approved by the aeronautical authorities of the Parties in the relevant Annex.

1. The agreed services to be provided by the designated airlines of the Parties shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet traffic requirements between the territories of the two Parties.

2. Each Party shall give the designated airlines of the other Party a fair and equal opportunity to operate agreed services between their respective territories, in the interest of equality and mutual benefit.

3. Each Party shall minimize the administrative formalities related to requirements and procedures to be met by the designated airlines of the other Party and ensure that such requirements and procedures are imposed on a non-discriminatory basis.

Article 12. Fair competition and commercial opportunities

1. Each Party shall give the designated airlines of the other Party a fair and equal opportunity to compete in international air transport covered by this Agreement.

2. Each Party shall take appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting healthy competition by the airlines of the other Party.

Article 13. Operational modalities

1. Cooperation agreements

The designated airlines of each Party authorized to conduct agreed services may operate and/or provide the agreed services on the specified routes or any sections thereof, through various cooperative arrangements such as code sharing, blocked space, joint venture or other forms of cooperation, with an airline or airlines duly authorized to do so, subject to the provisions normally applied to such arrangements.

2. Change of gauge

The expression “change of gauge at a given stop” means that, beyond that point, traffic on a particular route is served by the same airline with one or more aircraft different from the ones used on the same route prior to that stop.

Designated airlines may make a change of gauge at any point on the route, as often as they consider advisable for their operation.

When making a change of gauge, the airline or airlines of each Party may, from that point, use one or more aircraft to another point on the routes, provided that services beyond the point are scheduled in direct proportion to the service provided before said point

and the capacity used for all aircraft providing services from the point of change does not exceed the capacity of the aircraft operating from or to the territory of the Party that designated the airline.

Article 14. Information for users

The airlines of each Party shall provide appropriate information to users, at the time of booking or contracting for transportation, regarding the different fares available and the conditions, as well as whether the flight is non-stop or makes intermediate stops or has a change of aircraft en route, or is operated under code-sharing arrangements, or between different carriers or through connections.

In the case of code-sharing flights or flights with different carriers, the passenger shall be informed of the distinctive features of each carrier's services.

Article 15. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of a Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, service features, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial considerations specific to the market.

2. The Parties agree to examine with special attention tariffs which may be objected to because they appear unreasonably discriminatory, excessively high or restrictive because they take advantage of a dominant position, artificially low due owing to subsidies or direct or indirect support, or "predatory".

3. Either Party may require the filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Party for transportation from its territory. Filing may not require advance notice of more than fourteen (14) days before the date proposed for entry into force. In special cases, the time may be reduced.

4. Each Party reserves the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip services starting from its own territory. Tariffs to be charged by a designated airline of one Party for transportation between the territory of the other Party and a third State under services covered by this Agreement shall be subject to regulation by the other Party. Neither Party shall take unilateral measures to prevent proposed tariffs from coming into force or existing tariffs from remaining in force for one-way or round-trip transportation starting in the territory of the other Party.

Article 16. Representation of airlines

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

2. Such staffing requirements may, at the discretion of the airline(s) of one Party, be satisfied by its own staff or by using the services of any other organization, company or

airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services in the territory of that Party.

3. Representatives and staff shall be subject to the laws and regulations of the other Party and, in keeping with those laws and regulations, each Party shall, with a minimum of delay, facilitate insofar as possible issue of the necessary work permits, visas or other documents for the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 17. Commercial opportunities and transfer of funds

1. Each airline shall be permitted to sell air transportation and related services in the territory of the other Party either directly or, at its discretion, through agents. Each airline shall have the right to sell such transportation in the currency of that territory or, if permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries and any person shall have the right to purchase such transportation in the currencies accepted by that airline.

2. The airlines of the Parties may participate without restriction or discrimination of any kind in the transportation of passengers or cargo paid for by governments, State authorities and official organs of the Parties, in accordance with the applicable provisions in the State in which the transportation is sold.

3. Each Party shall grant to any airline of the other Party the right freely to transfer, at the official exchange rate or the market rate, the excess of revenue over expenditure earned by the airline in its territory, in accordance with applicable provisions in the State where the transportation is sold.

4. When a special payment agreement exists between the Parties, payments shall be made in accordance with the provisions of that agreement.

5. The designated airlines of each Party shall also enjoy equal opportunity to issue any type of transport document and to publicize and promote sales in the territory of the other Party.

Article 18. User fees

Taxes or other charges for the use of each airport, including its installations, technical services and other facilities, as well as any other charge for the use of air navigation facilities, communications and services shall be applied according to the tariffs established by each Party in the territory of its State, provided that they are not higher than those imposed by the competent authorities for the use of said airports and services by their own national aircraft providing similar international services pursuant to Article 15 of the Convention.

Article 19. Use of aircraft

1. Either Party may prohibit the use of aircraft under any contractual arrangement for services covered by this Agreement when they do not comply with the provisions of the Articles pertaining to operational and aviation safety.

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of the Parties may use aircraft, under any contractual arrangement with other airlines, provided that all the airlines participating in such arrangements have appropriate authorization and meet the requirements applying to such arrangements, in accordance with the legal provisions of both Parties.

3. Aircraft may be leased from airlines or aircraft leasing companies.

Article 20. Prohibition of smoking

Each Party shall prohibit or require its airlines to prohibit smoking on all passenger flights operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply throughout the aircraft and from the time when an aircraft begins passenger embarkation until all passengers have disembarked.

Article 21. Environmental protection

The Parties shall promote environmental protection and sustainable development of aviation.

With respect to operations between their respective territories, the Parties agree to comply with the Standards and Recommended Practices (SARPs) in the Annexes to the Convention and the existing policies and guidelines of ICAO on environmental protection, to the extent that these standards are incorporated in their national legislation.

Article 22. Statistics

1. The aeronautical authorities of each Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Party, at the latter's request, such periodic statistical reports or similar information concerning the traffic carried under the agreed services as may reasonably be required for purposes of reviewing the capacity of air services and keeping records.

2. The aeronautical authorities of one Party may require the airlines of the other Party to submit statistical reports.

Article 23. Consultations

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement, and whenever it becomes necessary to amend it.

2. Either Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the request, unless both Parties agree to extend that period.

Article 24. Settlement of disputes

1. If a dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first instance endeavour to settle it by consultations and negotiations.

2. If the Parties fail to reach a solution through consultation and negotiation, they may submit the dispute for decision by a person or body, or either Party may submit the dispute for decision by a tribunal of three arbitrators, to be appointed as follows:

a) Within thirty days after receiving the request for arbitration, each Party shall designate an arbitrator. Within 60 days after arbitrators have been appointed, they shall by mutual agreement designate a third arbitrator, who shall act as chairman of an arbitral tribunal.

b) If either Party fails to designate an arbitrator or if the third arbitrator is not appointed as indicated in subparagraph (a) of this paragraph, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council has the same nationality as one of the Parties, the appointment shall be made by the most senior vice-president who is not recused for the same reason.

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

4. If either Party or the designated airlines of either Party fails to comply with the decision adopted under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, withhold or revoke any of the rights or privileges granted under this Agreement to the defaulting Party.

5. The Parties shall bear the costs of the arbitrators whom they appoint. The costs of the arbitral tribunal shall be shared by the Parties.

Article 25. Amendments

1. If either Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Any amendment shall be effected in accordance with the legal procedures in force for each Party and shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes, after the internal constitutional procedures of each Party have been completed.

2. Amendments to the Annexes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Parties. Said amendments shall take effect from the date agreed by the aeronautical authorities.

Article 26. Multilateral agreements

This Agreement shall be amended to comply with any multilateral agreement that becomes binding on both Parties.

Article 27. Termination

1. Either Party may notify the other Party in writing through the diplomatic channel of its decision to terminate this Agreement; simultaneous notice must be given to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notification by the other Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, notification shall be deemed to have been received fourteen (14) days after its date of receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 28. Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 29. Entry into force

The present Agreement shall be approved in accordance with the constitutional requirements of each Party and shall enter into force on the date of the exchange of diplomatic notes confirming that all constitutional procedures required for its entry into force have been completed.

DONE at Buenos Aires on 20 November 2006, in duplicate, in Spanish, both copies being equally authentic.

For the Argentine Republic:

JORGE ENRIQUE TAIANA

For the Republic of Panama:

AMBASSADOR MANUEL ORESTES NIETO

ANNEX I

ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by airline(s) of the Republic of Panama in both directions:

Points of departure	Intermediate points	Destination points	Points beyond
Points in the Republic of Panama	Any point in South America	Any point in the Argentine Republic	Any point in South America

2. Routes to be operated by airlines of the Argentine Republic in both directions:

Points of departure	Intermediate points	Destination points	Points beyond
Points in the Argentine Republic	Any point on the American continent	Points in the Republic of Panama	Any point on the American continent

I. The capacity of the services is set at fourteen (14) weekly flights for each Party, using any type of aircraft.

II. The airlines of the Parties are authorized to operate to and from all the points listed above in the route schedule. Intermediate points may be served as points beyond and vice versa, and with traffic rights of the third, fourth, fifth and sixth freedoms.

III. Capacity not used by one of the Parties may be used by the other in air transport services to or from any point in Argentina except Buenos Aires.

ANNEX II

AIR CARGO SERVICES

1. Any designated airline engaged in international air cargo transport:

a) shall receive non-discriminatory treatment with regard to access to facilities and services for clearance, handling, cargo storage and facilitation;

b) may, subject to local laws and regulations, use or operate directly other means of transport;

c) may use leased aircraft provided that such operation complies with aviation operational protection and safety standards equivalent to those applied to other aircraft of designated airlines;

d) may conclude arrangements for cooperation with other air carriers including, but not limited to, code-sharing, reserve capacity and services between airlines; and

e) may determine its own cargo tariffs, which may be required to be submitted to the aeronautical authorities of either Party.

2. In addition to the rights listed in paragraph 1, each designated airline engaged solely in transportation of cargo on scheduled and non-scheduled services may provide such services to and from the territory of either Party, without restrictions on frequency, capacity, routes, aircraft type and origin or destination of the cargo, from prior points in its territory, via points in its territory and intermediate points to points in the territory of the other party and points beyond under third, fourth, fifth, sixth and seventh freedom rights.

The code-sharing arrangements will apply to all exclusive cargo services and may be made between companies of the two Parties and with companies of third countries, provided that they have the required authorizations.

ANNEX III

NON-SCHEDULED AND CHARTER OPERATIONS

1. Authorized airlines of each Party shall have the right, in accordance with the terms of such authorization, to provide non-scheduled international air transport to and from any point or points in the territory of the other Party directly or with stops en route, for one-way or round-trip transport of any traffic to or from a point or points in the territory of the Party that authorized the airline. Charter flights to various destinations shall also be allowed. In addition, the airlines of one Party may operate charter flights with traffic originating in or destined for the territory of the other Party.

2. Each authorized airline providing air transport under this provision shall comply with the laws, rules and regulations of both Parties.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE ET LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA

La République argentine et la République du Panama, ci-après dénommées « les Parties », étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireuses de conclure un accord en vue d'établir des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs,

Souhaitant assurer le plus haut degré de protection et de sécurité dans le domaine du transport aérien international,

Désireuses d'accroître l'offre de services aériens internationaux entre les deux pays, et

Souhaitant que les entreprises de transport aérien puissent offrir différents services aux voyageurs ainsi qu'aux exportateurs de fret, dans un cadre de concurrence loyale et d'égalité des chances en matière de prestation desdits services,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord, à moins qu'il n'en soit convenu autrement :

(a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de la République argentine, le Ministère de l'économie et des travaux publics et des services : Secrétariat au transport - Direction nationale du transport aérien, ou toute autre personne ou organisme habilité à remplir les fonctions exercées par les autorités mentionnées ci-dessus et, dans le cas de la République du Panama, l'Autorité de l'aviation civile, ou toute autre personne ou organisme habilité à remplir les fonctions exercées par l'autorité précédemment citée;

(b) L'expression « services convenus » désigne les services aériens de transport de passagers, de fret et de courrier, séparément ou en combinaison;

(c) L'expression « le présent Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et tous les amendements y ayant été apportés;

(d) L'expression « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée aux termes de l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tout amendement aux annexes ou à la Convention en vertu des articles 90 et 94, qui auront été adoptés ou ratifiés par les deux Parties;

(e) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une compagnie aérienne désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

(f) L'expression « route indiquée » s'entend de la route spécifiée dans le tableau des routes figurant dans l'annexe au présent Accord, selon laquelle l'entreprise ou les entre-

prises de transport aérien désignée(s) par les Parties offriront des services aériens internationaux;

(g) Le terme « tarifs » désigne les droits et taxes à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions selon lesquelles ils s'appliquent, y compris les tarifs et les conditions pour les agents et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions pour le transport du courrier;

(h) Les expressions « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

(i) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

(j) L'expression « exploitant d'aéronef » a le sens que lui donne l'article 2, Chapitre 1 de la Convention signée à Rome le 7 octobre 1952;

2. Les titres des articles du présent Accord sont utilisés à des fins de référence uniquement et ne doivent en aucun cas affecter l'interprétation desdits articles.

Article 2. Octroi de droits

1. Chacune des Parties accorde à l'autre les droits suivants relatifs à l'opération des services aériens internationaux réalisés par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales;

c) Le droit de faire des escales aux points indiqués dans le tableau des routes afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou en combinaison des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe premier du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, du fret ou du courrier, pour les transporter moyennant rémunération vers un autre point du territoire de cette autre Partie (cabotage). Néanmoins, les deux Parties peuvent exercer leur droit de faire des arrêts intermédiaires.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chacune des Parties a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur chacune des routes spécifiées, ainsi que révoquer ou modifier de telles désignations.

2. À la réception d'une telle notification et sous réserve des dispositions de l'article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie accordent sans délai à l'entreprise de transport aérien ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) les autorisations appropriées permettant d'offrir les services convenus, pour lesquelles l'entreprise ou les entreprises de transport aérien ont été désignées.

3. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien peut commencer l'exploitation des services convenus en totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Révocation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties ont le droit de retirer les autorisations d'exploitation visées à l'article 3 du présent Accord et accordées à une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, de les révoquer ou de les suspendre, ou encore de leur imposer des conditions temporaires ou permanentes :

a) Si ces entreprises de transport aérien ne démontrent pas aux autorités aéronautiques de l'autre Partie qu'elles répondent aux exigences prévues par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités en vertu de la Convention;

b) Si les entreprises ne respectent pas les lois ou règlements de l'autre Partie;

c) Si la propriété et le contrôle effectif des entreprises de transport aérien ne sont pas détenus par la Partie qui les a désignées ou ses ressortissants, conformément aux dispositions de la législation de la Partie ayant désigné lesdites entreprises;

d) Si les entreprises de transport aérien cessent leurs opérations conformément aux conditions définies dans le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour empêcher de nouvelles infractions aux lois, réglementations ou règlements précités, les droits énumérés au paragraphe premier du présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie.

Article 5. Application des lois

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie relatives à l'admission sur son territoire, au séjour ou au départ de son territoire d'un aéronef effectuant des services de transport aérien internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de cet aéronef lorsqu'il se trouve sur son territoire, sont respectés par ledit aéronef lors de son entrée sur le territoire de cette Partie, pendant qu'il s'y trouve ou lors de son départ.

2. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire, au dédouanement, à la sécurité aérienne, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie, et par ou pour le compte de l'équipage, des passagers, du fret et du courrier lors de l'admission sur le territoire de cette Partie, du transit, du séjour et du départ de ce territoire.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne sont soumis qu'à un seul contrôle, sauf pour raisons de sécurité ou de menace de violence ou de capture illicite.

Aucune des Parties n'accorde la préférence à ses propres entreprises de transport aérien sur celles de l'autre Partie qui proposent des services aériens internationaux en ce qui

concerne l'application de ses règlements en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et d'autres règlements analogues.

Article 6. Sécurité opérationnelle

Chaque Partie peut demander des consultations à tout moment au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie concernant les équipages, les aéronefs ou leur exploitation. Lesdites consultations ont lieu dans les trente (30) jours qui suivent la demande.

1. Si, après de telles consultations, l'une des Parties considère que l'autre n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires de prendre pour respecter ces normes. Dans ce cas, ladite autre Partie prend les mesures correspondantes appropriées. Si elle ne le fait pas dans les quinze (15) jours ou dans un délai plus long dont il peut être éventuellement convenu, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord s'appliquent.

2. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par les entreprises aériennes désignées pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection par des représentants autorisés de cette autre Partie, à condition que cela ne crée par un retard injustifié; ladite inspection sur l'aire de trafic peut être effectuée à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité de ses documents, de ceux de son équipage, ainsi que son état apparent et celui de son appareillage.

3. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser que :

a) un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales définies à cette date par la Convention; ou

b) les normes de sécurité définies à cette date, en vertu de la Convention, ne sont pas appliquées ou respectées effectivement;

la Partie qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 de la Convention, est libre de conclure que les conditions selon lesquelles les permis ou les autorisations de cet aéronef, ou de l'équipage de cet aéronef, ont été délivrés ou validés, ou bien que les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité, ne sont pas d'un niveau égal ou supérieur aux normes minimales définies en application de la Convention.

4. Si les représentants d'une entreprise désignée de l'une des Parties refusent l'accès à un aéronef de cette entreprise, aux fins d'inspection sur l'aire de trafic, conformément aux dispositions du paragraphe 3, l'autre Partie peut croire qu'il y a des raisons sérieuses de penser que des problèmes se posent tels que ceux visés par le paragraphe 4, et elle peut en tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

5. Chacune des Parties se réserve le droit de suspendre ou de révoquer immédiatement l'autorisation d'exploitation délivrée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de con-

sultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'adopter des mesures d'urgence pour garantir la sûreté opérationnelle d'une entreprise de transport aérien.

Toute mesure prise par les Parties conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 6 est levée dès que les motifs pour lesquels elle a été prise ont disparu.

Article 7. Certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité aérienne, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord, à condition que les normes en vertu desquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux normes minimales établies dans la Convention.

2. Toutefois, chacune des Parties se réserve le droit de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie pour le survol et/ou l'atterrissage sur son territoire.

Article 8. Sécurité de l'aviation

Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties réaffirment que l'obligation réciproque qu'elles ont de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties conviennent, en particulier, d'agir conformément aux dispositions de tout accord sur la sécurité de l'aviation en cours de validité et contraignant pour les deux Parties.

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

2. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux dispositions relatives à l'aviation civile stipulées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention. De la même façon, chaque Partie exige des exploitants d'aéronefs enregistrés sur son territoire, des exploitants ayant leur siège ou résidence permanente sur son territoire ainsi que des exploitants d'aéroports sur son territoire, qu'ils agissent conformément auxdites dispositions sur la sécurité de l'aviation.

3. Chacune des Parties convient d'observer les dispositions de sécurité exigées par l'autre Partie relatives à l'admission, au séjour et au départ de son territoire et de prendre les mesures qui s'imposent pour protéger les aéronefs et pour procéder à l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord de l'aéronef, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties garantit en outre d'appliquer sur son territoire les mesures visant à protéger les aéronefs et à inspecter les passagers, l'équipage et les bagages à main par le biais de systèmes de dé-

tection radioscopique et de réaliser des contrôles de sécurité adéquats de l'équipage, du fret et des provisions de bord, avant ou pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties répond également de façon favorable à toute demande émanant de l'autre Partie pour la prise de mesures spéciales de sécurité en vue de faire face à une menace particulière.

4. Lorsque se produit un incident ou que plane une menace de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité de l'un de leurs aéronefs, des passagers et équipages, ou encore des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et la mise en place d'autres mesures appropriées afin de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

5. Si l'une des Parties considère que l'autre Partie s'est éloignée ou ne se conforme pas aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation définies dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. Dans le cas où il serait impossible de parvenir à un accord satisfaisant dans les 60 (soixante) jours à compter de la date de la demande, il serait alors justifié de suspendre, de révoquer, de restreindre ou d'assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. En cas d'urgence, si nécessaire, une Partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 60 (soixante) jours.

Article 9. Facilitation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment leur obligation mutuelle d'agir en conformité avec les dispositions de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de tout autre accord en cours de validité et signé par les deux Parties.

2. Les Parties, sur demande, se prêtent mutuellement toute l'assistance nécessaire pour simplifier la circulation des passagers, du fret et des aéronefs, conformément aux dispositions applicables du présent Accord.

3. Les Parties échangent des informations sur la facilitation par le biais de leurs comités compétents en la matière.

Article 10. Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour la prestation des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties, ainsi que leur équipement normal, équipement au sol, carburant, lubrifiants, approvisionnements techniques fongibles, pièces de rechange, provisions (y compris, entre autres, les denrées alimentaires, les boissons, l'alcool et le tabac) sont exemptés de tous les impôts, taxes et autres droits imposés lors de l'admission sur le territoire de l'autre Partie, à condition que lesdits équipements et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur réexportation.

2. De la même façon, les articles suivants sont exempts d'impôts, droits et taxes similaires :

a) Les provisions entrant sur le territoire de l'une des Parties, dans les limites établies par les autorités de ladite Partie, et à l'usage des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie;

b) L'équipement utilisé au sol et les pièces de rechange entrant sur le territoire de l'une des Parties pour le service, l'entretien ou la réparation d'aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie qui prestent les services convenus;

c) Le carburant et les lubrifiants devant être utilisés par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties pour la prestation des services convenus.

Les frais correspondant aux services réalisés, au stockage et à l'accréditation douanière sont assumés conformément aux dispositions de la législation interne des Parties et ne doivent pas dépasser les frais applicables à toute entreprise de transport aérien offrant des services internationaux similaires.

3. Les provisions, pièces de rechange et autres articles mentionnés au paragraphe 2 peuvent être exigés par les autorités douanières à des fins de surveillance ou de contrôle.

4. L'équipement de bord régulier ainsi que les matériaux, pièces de rechange et provisions qui se trouvent normalement à bord de l'aéronef exploité par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie, mais uniquement après avoir reçu l'aval des autorités douanières de ladite Partie. Dans ce cas, ils sont placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur utilisation, conformément aux règlements douaniers.

5. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

6. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également dans le cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées des arrangements en vue de prêter ou de transférer, sur le territoire de l'autre Partie, les articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient des mêmes exonérations de la part de cette autre Partie.

Article 11. Capacité

La capacité totale devant être fournie par les entreprises de transport aérien désignées des Parties pour les services convenus est déterminée ou approuvée par les autorités aéronautiques des Parties dans l'annexe correspondante.

1. Les services convenus à assurer par les entreprises de transport aérien désignées des Parties ont pour principal objectif de fournir des capacités selon des coefficients d'occupation raisonnables, pour répondre aux besoins du trafic entre les territoires des deux Parties.

2. Chacune des Parties accorde un traitement juste et équitable aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties afin d'exploiter les services convenus entre leurs territoires respectifs, en fonction des principes d'égalité et de bénéfice mutuel.

3. Chacune des Parties réduit au minimum le fardeau administratif des exigences et des procédures de présentation pour les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie et s'assure que lesdites exigences et procédures soient appliquées sur une base non discriminatoire.

Article 12. Compétence et occasions d'affaires

1. Chacune des Parties accorde un traitement juste et équitable aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties lorsqu'elles sont en concurrence dans le domaine du transport aérien international visé par le présent Accord.

2. Chacune des Parties prend les mesures appropriée relevant de sa compétence pour éliminer tout type de discrimination ou de concurrence déloyale ayant un effet négatif sur l'établissement d'une concurrence saine entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

Article 13. Modalités opérationnelles

1. Accords de coopération

Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties qui ont l'autorisation d'exécuter les services aériens convenus peuvent opérer et/ou fournir les services convenus sur les routes indiquées ou sur n'importe quelle section de ces routes, par le biais de différents accords de coopération tels que le partage de codes, bloc d'espace, coentreprise ou d'autres formes de coopération, avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui disposent d'une autorisation correspondante, sous réserve des conditions normalement applicables à de tels arrangements.

2. Rupture de fret

L'expression « rupture de fret en un point d'escale donné » signifie qu'au-delà de ce point, le trafic sur une route déterminée est desservi par la même entreprise de transport aérien avec un ou plusieurs aéronef(s) différent(s) de celui ayant été utilisé sur la même route avant ladite escale.

Les entreprises désignées peuvent réaliser une rupture de fret à n'importe quel point de la route exploitée, aussi souvent que nécessaire pour la bonne marche de leurs opérations.

Lorsqu'est effectuée la rupture de fret prévue, la ou les entreprises de chacune des Parties peuvent utiliser un ou plusieurs aéronefs depuis le point de rupture jusqu'à un autre point sur les routes, à condition que les services effectués à partir du point de rupture soient programmés en lien direct avec le service effectué avant ce point, et que la capacité utilisée par la totalité des aéronefs qui réalisent les services, à partir du point où s'effectue la rupture de fret, ne dépasse pas la capacité de l'aéronef qui est exploité à partir de ou vers le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Article 14. Informations à l'utilisateur

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties fournissent à l'utilisateur au moment de la réservation ou de la demande de transport l'information nécessaire sur les différents tarifs disponibles et leurs conditions, s'il s'agit d'un vol direct ou avec escales, s'il y a un changement d'aéronef en cours de route, et si le vol est opéré sous forme de partage de codes, par différents transporteurs ou avec des connexions.

Dans le cas de vols en partage de codes ou entre différents transporteurs, les entreprises informent le passager des caractéristiques distinctives des services de chacun des transporteurs.

Article 15. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliquent l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties pour les services visés par le présent Accord sont fixés à des niveaux raisonnables, en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les intérêts des usagers, les frais d'exploitation, les caractéristiques du service, une marge bénéficiaire raisonnable, les tarifs pratiqués par d'autres entreprises aériennes et d'autres considérations commerciales propres au marché.

2. Les Parties conviennent d'examiner avec une attention particulière les tarifs qui pourraient sembler excessivement discriminatoires, élevés ou restrictifs afin de créer une position dominante, artificiellement bas à cause de subventions ou d'un appui direct ou indirect, ou « prédateurs ».

3. Chacune des Parties peut exiger la notification des tarifs proposés par une ou plusieurs des entreprises de transport aérien désignées des Parties pour le transport à partir de son territoire. Cette notification ne peut être exigée plus de quatorze (14) jours avant l'entrée en vigueur des tarifs proposés. Le délai pourrait être moindre dans des cas particuliers.

4. Chacune des Parties se réserve le droit d'approuver ou de refuser les tarifs des services d'aller ou d'aller-retour au départ de son territoire. Les tarifs qu'applique une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et le territoire d'un État tiers et pour les services visés par le présent Accord sont soumis à la réglementation de l'autre Partie. Aucune des Parties ne prend de mesures unilatérales pour empêcher que ne commencent à s'appliquer les tarifs proposés ou que ne continuent de s'appliquer les tarifs en vigueur pour les services d'aller ou d'aller-retour au départ du territoire de l'autre Partie.

Article 16. Représentation des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie sont autorisées à faire entrer et à employer sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et le personnel commercial, opérationnel et technique nécessaire pour la prestation des services convenus.

2. Les besoins en personnel peuvent, au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie, être satisfaits par leur propre personnel ou en uti-

lisant les services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisée à assurer ces services sur le territoire de cette autre Partie.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie et, en conformité avec ces lois et règlements, chacune des Parties facilite autant que possible et le plus rapidement possible l'obtention des permis de travail, visas et autres documents nécessaires aux représentants et membres du personnel mentionnés au paragraphe premier du présent article.

Article 17. Occasions d'affaires et transfert de fonds

1. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de procéder à la vente de services de transport aérien et de services auxiliaires sur le territoire de l'autre Partie, directement ou par le biais de ses agents, à sa discrétion. Chaque entreprise a le droit de vendre lesdits services en devises de ce territoire ou, dans la mesure où la législation nationale l'autorise, en devises librement convertibles d'autres pays, et toute personne a le droit d'acheter ces services dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties peuvent participer sans restriction ni discrimination sous quelque forme que ce soit aux services de transport de passagers ou de fret payés par les gouvernements, des autorités de l'État et des organisations officielles des Parties, conformément aux dispositions applicables dans l'État où le transport est commercialisé.

3. Chacune des Parties accorde à toute entreprise de transport aérien de l'autre Partie le droit de transférer librement, au taux de change officiel ou au taux du marché, les recettes en excédent des dépenses réalisées par l'entreprise de transport aérien sur son territoire, conformément aux dispositions applicables dans l'État où le transport est commercialisé.

4. Lorsqu'il existe un accord spécial de paiement entre les Parties, les paiements doivent être effectués conformément aux dispositions dudit accord.

5. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties doivent avoir les mêmes opportunités pour émettre tout type de document de transport et pour se faire connaître et promouvoir leurs ventes sur le territoire de l'autre Partie.

Article 18. Redevances d'usage

Les taxes et autres redevances pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations, services techniques et autres facilités, ainsi que toute autre redevance liée à l'utilisation d'installations de navigation aérienne, de communications et de services, sont imposées conformément aux tarifs établis par chacune des Parties sur son territoire, à condition que ces taxes ne soient pas supérieures à celles imposées par les autorités compétentes à ses propres aéronefs nationaux fournissant des services internationaux similaires en vertu de l'article 15 de la Convention, pour l'utilisation desdits aéroports et services.

Article 19. Utilisation d'aéronefs

1. Les Parties peuvent empêcher l'utilisation d'un aéronef selon l'une ou l'autre des modalités contractuelles pour les services visés par le présent Accord si les dispositions des articles relatifs à la sécurité opérationnelle et à la sécurité de l'aviation ne sont pas respectées.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe premier du présent article, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties peuvent utiliser des aéronefs d'autres entreprises de transport aérien selon les modalités contractuelles, à condition que toutes les entreprises de transport aérien qui participent à de tels arrangements disposent de l'autorisation appropriée et satisfassent aux exigences applicables à de tels accords, en vertu des dispositions de la législation interne des deux Parties.

3. Les contrats de location d'aéronefs peuvent être conclus avec des entreprises de transport aérien ou des sociétés engagées dans la location d'aéronefs.

Article 20. Interdiction de fumer

Chacune des Parties interdit ou oblige ses entreprises de transport aérien à interdire de fumer sur tous les vols de passagers réalisés par leurs entreprises de transport aérien entre les territoires des Parties. Cette interdiction s'applique partout à l'intérieur de l'aéronef et est en vigueur à partir du moment où les passagers commencent l'embarquement à bord de l'aéronef jusqu'à la fin de leur débarquement.

Article 21. Protection de l'environnement

Les Parties encouragent la protection de l'environnement et le développement durable de l'aviation.

En ce qui a trait aux opérations entre leurs territoires respectifs, les Parties conviennent de respecter les normes et pratiques recommandées (SARP) des Annexes à la Convention et les politiques et orientations en vigueur de l'OACI sur la protection de l'environnement, dans la mesure où lesdites normes figurent dans leur législation nationale respective.

Article 22. Statistiques

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, sur demande, des relevés statistiques périodiques ou des informations similaires relatives au trafic transporté dans le cadre des services convenus, selon l'objet de la demande et de manière raisonnable, afin d'effectuer une révision de la capacité des services aériens convenus et de maintenir un registre.

2. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties peuvent exiger des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie qu'elles fournissent des statistiques.

Article 23. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties se consultent mutuellement et de manière périodique pour garantir l'application et le respect des dispositions du présent Accord et, si nécessaire, proposer des amendements audit Accord.

2. L'une ou l'autre des Parties peut demander des consultations, lesquelles débiteront dans un délai maximal de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les deux Parties décident de convenir d'un délai plus long.

Article 24. Règlement des différends

1. En cas de différend entre les Parties relatif à l'application ou à l'interprétation du présent Accord, les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par la voie de consultations et de négociations.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par la voie de consultations et de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé; l'une des Parties peut également soumettre le différend à la décision d'un tribunal de trois arbitres qui est constitué de la manière suivante :

a) Chacune des Parties désigne un arbitre dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage. Ils désignent un troisième arbitre dans les 60 jours qui suivent leur désignation pour qu'il agisse comme président du tribunal d'arbitrage.

b) Si l'une des Parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas nommé conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, chacune des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires dans les 30 jours. Si le Président du Conseil est un ressortissant de l'une des Parties, les nominations sont effectuées par le vice-président ayant le plus d'ancienneté et qui n'est ressortissant d'aucune des Parties.

3. Les Parties doivent respecter toute décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une ou l'autre des Parties ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties ne respectent pas la décision adoptée en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie peut limiter, retirer ou révoquer tout droit ou privilège garantis en vertu du présent Accord à la Partie en faute.

5. Les Parties doivent prendre à leur charge les frais de l'arbitre désigné par elles. Les dépenses du tribunal d'arbitrage sont divisées en parts égales entre les Parties.

Article 25. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties considère qu'il est souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, elle peut demander d'engager des consultations avec l'autre Partie. Tout amendement est effectué conformément aux procédures de la législation en vigueur dans chacune des Parties et entre en vigueur lorsqu'il est confirmé par un

échange de notes diplomatiques, une fois accomplies les procédures constitutionnelles internes de chacune des Parties.

2. Les amendements aux annexes peuvent être apportés par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties. Lesdits amendements prennent effet à partir de la date convenue par les autorités aéronautiques.

Article 26. Accords multilatéraux

Le présent Accord fera l'objet d'amendements afin de respecter les obligations découlant de tout accord multilatéral contraignant pour les deux Parties.

Article 27. Dénonciation

1. Chacune des Parties peut notifier par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification de l'autre Partie, à moins que cette notification de dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration du délai.

2. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 28. Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 29. Entrée en vigueur

Le présent Accord est approuvé conformément aux exigences constitutionnelles de chacune des Parties et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques confirmant que toutes les formalités constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur ont été accomplies.

FAIT en deux exemplaires à Buenos Aires, le 20 novembre 2006, en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour la République argentine :

JORGE ENRIQUE TAIANA

Pour la République du Panama :

AMBASSADOR MANUEL ORESTES NIETO

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes devant être exploitées par la ou les entreprise(s) de transport aérien de la République du Panama dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points à la destination	Points au-delà
Points en République du Panama	Tout point en Amérique du Sud	Tout point en République argentine	Tout point en Amérique du Sud

2. Routes devant être exploitées par la ou les entreprise(s) de transport aérien de la République argentine dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points à la destination	Points au-delà
Points en République argentine	Tout point sur le continent américain	Points en République du Panama	Tout point sur le continent américain

I. La capacité des services est établie en quatorze (14) fréquences par semaine pour chacune des Parties, avec tout type d'aéronef.

II. Les entreprises de transport aérien des Parties sont autorisées à exploiter tous les points indiqués précédemment dans le tableau des routes. Les points intermédiaires peuvent être exploités comme points au-delà et vice-versa, et avec des droits de trafic de troisième, quatrième, cinquième et sixième libertés.

III. Les capacités non utilisées par l'une des Parties peuvent être utilisées par l'autre Partie pour des services de transport aérien depuis ou vers tout point en Argentine, sauf Buenos Aires.

ANNEXE II

SERVICES DE FRET AERIEN

1. Toute entreprise de transport aérien désignée engagée dans des activités de transport international de fret aérien :

a) Reçoit un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux installations et aux services pour le dédouanement, la manutention, le stockage du fret et la facilitation;

b) Peut utiliser ou exploiter directement d'autres modes de transport conformément aux lois et règlements locaux;

c) Peut utiliser des aéronefs loués à condition que ladite utilisation applique des normes de protection et de sécurité opérationnelle de l'aviation équivalentes à celles qui s'appliquent à d'autres aéronefs d'entreprises de transport aérien désignées;

d) Peut conclure des arrangements de coopération avec d'autres transporteurs aériens, entre autres concernant le partage de codes, la réserve de capacité et les services entre entreprises de transport aérien; et

e) Peut fixer ses propres tarifs de fret et exiger que ces derniers soient enregistrés auprès des autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties.

2. Outre les droits figurant au paragraphe premier, chaque entreprise de transport aérien désignée ne s'occupant que du transport de fret en service régulier ou non peut fournir lesdits services vers et depuis le territoire de chacune des Parties, sans restrictions quant au nombre de vols, à la capacité, aux routes, au type d'aéronef et à l'origine ou à la destination du fret, depuis des points antérieurs situés sur son territoire, par le biais de points sur son territoire et de points situés sur le territoire de l'autre Partie et de points au-delà, avec droits de trafic de 3^e, 4^e, 5^e et y compris les 6^e et 7^e libertés.

Le régime de partage de codes est d'application pour les services exclusifs de fret entre les entreprises des deux Parties et avec des entreprises de pays tiers, à condition que toutes les entreprises aient reçu les autorisations correspondantes.

ANNEXE III

OPERATIONS DE LIGNES NON REGULIERES ET VOLS NOLISES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties ont le droit, conformément aux termes de ladite autorisation, de réaliser un transport aérien international non régulier vers et depuis tout point ou points situé(s) sur le territoire de l'autre Partie, directement ou avec des escales, pour des vols aller ou aller-retour de tout type de transport vers ou depuis un point ou des points situé(s) sur le territoire de la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien. Les vols nolisés sont aussi autorisés vers de nombreux points de destination. En outre, les entreprises de transport aérien de l'une des Parties peuvent effectuer des vols nolisés qui ont pour origine ou destination le territoire de l'autre Partie.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée qui réalise un transport aérien en vertu de la présente disposition doit respecter les lois, règlements et normes des deux Parties.