

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1996 Nr. 218

---

---

A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek  
Panama inzake luchtdiensten tussen en via hun respectieve  
grondgebieden, met bijlage;  
's-Gravenhage, 5 juli 1996*

B. TEKST<sup>1)</sup>

**Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek  
Panama inzake luchtdiensten tussen en via hun respectieve  
grondgebieden**

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Republiek Panama, hierna te noemen Verdragsluitende Partijen,

Partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart,  
op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de interna-  
tionale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel geregelde  
luchtdiensten tussen en via hun respectieve grondgebieden in te stellen,

Zijn het volgende overeengekomen:

---

<sup>1)</sup> De Engelse en de Spaanse tekst zijn afgedrukt op blz. 16 e.v. van dit Tracta-  
tenblad.

## Artikel 1

*Begripsomschrijvingen*

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in dit Verdrag en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag van Chicago” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag van Chicago overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan: wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Republiek Panama betreft, de Directeur-Generaal Burgerluchtvaart;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die thans wordt uitgeoefend door de genoemde autoriteiten;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van dit Verdrag;

d. het begrip „grondgebied” heeft met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van dit Verdrag en de in de Bijlage bij dit Verdrag omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Verdrag” wordt verstaan: dit Verdrag, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van het Verdrag of van de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag dat door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, in rekening wordt gebracht of zal worden gebracht aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

- I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en
- II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;
  - j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;
  - k. onder „geautomatiseerd boekingssysteem” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:
  - a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
  - b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
  - c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten in internationaal verkeer van lading in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 3

### *Verandering van luchtvaartuig*

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten en naar eigen keuze op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven routes, met dien verstande dat:

a. luchtvaartuigen die worden gebruikt voorbij het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd, zodanig in de dienstregeling worden opgenomen dat zij aansluiting bieden op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen, naar gelang het geval;

b. in het geval van verandering van luchtvaartuig op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en wanneer meer dan één luchtvaartuig voorbij het punt van verandering wordt geëxploiteerd, niet meer dan één zodanig luchtvaartuig van gelijke grootte mag zijn als, en geen luchtvaartuig groter mag zijn dan de op de derde- en vierde-vrijheidssector gebruikte luchtvaartuigen.

2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

#### Artikel 4

##### *Aanwijzing en verlening van vergunningen*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Verdragsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Verdragsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van dit Verdrag voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van

de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

## Artikel 5

### *Intrekking of opschorting van vergunningen*

1. De Verdragsluitende Partijen hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen;

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

## Artikel 6

### *Tarieven*

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening

wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die de omschreven route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvaartvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste dertig (30) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien deze luchtvaartautoriteit niet binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 van dit Verdrag.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

#### Artikel 7

##### *Commerciële activiteiten*

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en de verkoop van het luchtvervoer, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. zich op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks en, naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij, via haar agenten, bezig te houden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

4. De bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

#### Artikel 8

##### *Eerlijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

#### Artikel 9

##### *Dienstregeling*

1. De door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij doet dertig (30) dagen tevoren kennisgeving van de dienstregeling van haar voorgenomen diensten aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de indeling en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

#### Artikel 10

##### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Verdragsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten

die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een Verdragsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Verdragsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

## Artikel 11

### *Overmaking van gelden*

1. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoerdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks, hetzij via een agent, in iedere munteenheid.

2. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij het batig saldo van de ontvangsten en uitgaven op het grondgebied van verkoop over te maken van het grondgebied van verkoop naar hun eigen grondgebied. In deze netto-overmaking zijn begrepen de baten uit verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvaartdiensten en bijkomende of aanvullende diensten, alsmede de gebruikelijke handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na de aanvraag toestemming voor de overmaking, zulks in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële koers voor het inwisselen van de plaatselijke munteenheid die geldt op de datum van verkoop. Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

## Artikel 12

*Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post die worden vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Verdragsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragsluitende Partij en die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Verdragsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen van beide Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

## Artikel 13

*Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Verdragsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen.

Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 14

*Veiligheid van de luchtvaart*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere dreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermee in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Verdragsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Verdragsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen van toepassing van artikel 17 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokyo op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

## Artikel 15

### *Geautomatiseerde boekingsystemen*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen dat:

a. het belang van gebruikers van luchtvervoerproducten zal worden beschermd tegen alle misbruik van desbetreffende informatie, met inbegrip van misleidende voorstelling daarvan;

b. een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij en de agenten van die luchtvaartmaatschappij onbepaald en op non-discriminatoire wijze toegang hebben tot en gebruik kunnen maken van de GBS-en op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij;

c. in dit verband de door de EEG aangenomen GBS-Gedragscode van toepassing is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden, en dat de GBS-Gedragscode van de CLAC van toepassing is op het grondgebied van de Republiek Panama.

2. Elke Verdragsluitende Partij waarborgt dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij op haar grondgebied vrije en onbelemmerde toegang heeft tot haar als hoofdsysteem gekozen GBS. Geen der Verdragsluitende Partijen zal op haar grondgebied aan het GBS van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij strengere eisen opleggen of toelaten dat deze worden opgelegd, dan die opgelegd aan het GBS van haar eigen aangewezen luchtvaartmaatschappij, bijvoorbeeld ten aanzien van:

a. de exploitatie en verkoop van de GBS-diensten, met inbegrip van de regels inzake het tonen en redigeren van GBS-en, en

b. de toegang tot en het gebruik van communicatievoorzieningen, keuze en gebruik van technische apparatuur en programma's of de installatie van apparatuur.

#### Artikel 16

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg met het oog op wijziging van dit Verdrag of van de Bijlage daarbij. Dit overleg vangt aan binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij anders overeengekomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijzigingen op dit Verdrag worden van kracht op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden constitutionele voorwaarden is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij dit Verdrag wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

#### Artikel 17

##### *Regeling van geschillen*

1. Indien er tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling.

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Verdragsluitende Partijen is. Elk van de Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Ver-

dragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Verdragsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Verdragsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

#### Artikel 18

##### *Beëindiging*

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 19

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 20

##### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Ver-

drag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

#### Artikel 21

##### *Werkings sfeer*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

#### Artikel 22

##### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag wordt voorlopig toegepast vanaf de dertigste dag volgend op de datum van ondertekening en treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage op 5 juli 1996 in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

In geval van verschillen tussen de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden*

(w.g.) J. W. WECK

*Voor de Republiek Panama*

(w.g.) EUSTACIO FARREGA LOPEZ

---

### Bijlage

#### **bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Panama inzake luchtdiensten**

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes: alle punten in Nederland – alle tussenliggende punten – alle punten in Panama – alle verder gelegen punten (in beide richtingen).

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Panama heeft het recht luchtdiensten te exploiteren op de hieronder aangegeven routes:

alle punten in Panama – alle tussenliggende punten \* – alle punten in Nederland – alle verder gelegen punten \* (in beide richtingen). \* met uitzondering van Paramaribo.

3. Elk tussenliggend punt of alle tussenliggende punten en/of verder gelegen punten op de omschreven routes kan of kunnen, naar keuze van elke aangewezen luchtvaartmaatschappij, op een vlucht of op alle vluchten worden overgeslagen, mits die vluchten aanvangen respectievelijk eindigen op het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.

4. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Verdragsluitende Partijen toegestaan vluchten te exploiteren op de hierboven omschreven routes zonder beperkingen ten aanzien van frequentie en type luchtvaartuig, in iedere indeling.

---

#### **Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Panama for Air Services between and beyond their respective Territories**

The Kingdom of the Netherlands

and

the Republic of Panama, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

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

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

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

have agreed as follows:

## Article 1

*Definitions*

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

a. the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, in so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b. the term “aeronautical authorities” means: for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Watermanagement;

for the Republic of Panama, the Director-General for Civil Aviation or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

c. the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d. the term “territory” has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e. the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f. the terms “agreed service” and “specified route” mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;

g. the term “stores” means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h. the term “Agreement” means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i. the term “tariff” means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;

j. the term “change of aircraft” means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector;

k. the term “computer reservation system” (CRS) means a computerized system containing information about airline schedules, seat availability, fares and related services and through which reservations can be made and/or tickets can be issued and which makes some or all of these facilities available to travel agents.

## Article 2

### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party’s airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

## Article 3

### *Change of Aircraft*

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

- a. aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;
- b. in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

#### Article 4

##### *Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary for the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

#### Article 5

##### *Revocation and Suspension of Authorization*

1. The Contracting Parties shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a. in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b. in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c. in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both;

d. in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under 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 Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

## Article 6

### *Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the setting of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if this aeronautical authority has not expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

## Article 7

### *Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a. to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

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

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

## Article 8

*Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation as covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

## Article 9

*Timetable*

1. The airline designated by one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, thirty (30) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

## Article 10

*Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board that aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties

and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### Article 11

##### *Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale.

The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

## Article 12

*Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

## Article 13

*Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always

that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

#### Article 14

##### *Aviation Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act in accordance with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, in so far as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

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

## Article 15

*Computer Reservation System*

1. The Contracting Parties agree that:
  - a. the interest of consumers of air transport products will be protected from any misuse of such information including misleading presentation thereof;
  - b. a designated airline of a Contracting Party and the airline's agents will have unrestricted and non-discriminatory access to and use of CRS in the territory of the other Contracting Party;
  - c. in this respect the CRS Code of Conduct adopted by the EEC shall prevail in the territory of the Kingdom of the Netherlands, whereas in the territory of the Republic of Panama the CLAC CRS Code of Conduct shall be applicable.
  
2. Each Contracting Party guarantees free and unimpaired access in its territory by the designated airline of the other Contracting Party to the CRS chosen as its primary system. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS of the designated airline of the other Contracting Party more stringent requirements than those imposed on the CRS of its own designated airline, such as with respect to:
  - a. the operation and sale of the CRS services including CRS display and editing rules, and
  - b. the access to and use of communications facilities, selection and use of technical hardware and software or the installation of hardware.

## Article 16

*Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
  
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
  
3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Con-

tracting Parties have informed each other in writing of the completion of the respective constitutional requirements.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

#### Article 17

##### *Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

#### Article 18

##### *Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other

Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article 19

##### *Registration with ICAO*

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

#### Article 20

##### *Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

#### Article 21

##### *Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

#### Article 22

##### *Entry into Force*

The present Agreement shall be provisionally applied from the thirtieth day following the date of its signature and shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at The Hague, on 5 July 1996 in the Netherlands and Spanish and English language, each version being equally authentic.

In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

*For the Kingdom of the Netherlands*

(sd.) J. W. WECK

*For the Republic of Panama*

(sd.) EUSTACIO FARREGA LOPEZ

---

**Annex**

**to the Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Republic of Panama.**

1. The designated airline of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the following routes:

all points in the Netherlands – all intermediate points – all points in Panama – all points beyond (vice versa).

2. The designated airline of the Republic of Panama shall be entitled to operate air services on the following routes:

all points in Panama – all intermediate points \* – all points in the Netherlands – all points beyond \* (vice versa).

\* excluding Paramaribo

3. Any or all of the intermediate points and/or points beyond on the specified routes may, at the discretion of each designated airline, be omitted on any or all of the flights, provided that those flights originate, respectively terminate in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate flights on the routes mentioned above, without restrictions as to the frequency and type and configuration of aircraft.

---

**Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y la República de Panamá sobre servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos**

El Reino de los Países Bajos

y

la República de Panamá, denominados en adelante las Partes Contratantes,

siendo partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

deseando contribuir al desarrollo de la aviación civil internacional;

deseando concluir un Acuerdo a efectos del establecimiento de servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos;

han convenido lo siguiente:

## Artículo 1

### *Definiciones*

A efectos del presente Acuerdo y de su Anexo, a menos que el contexto indique otra cosa:

a) el término el “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de acuerdo con el Artículo 90 de ese Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio de acuerdo con los Artículos 90 y 94 del mismo, en tanto tales Anexos y enmiendas sean efectivos para ambas Partes Contratantes, o hayan sido ratificados por las mismas;

b) el término “autoridades aeronáuticas” significa: para el Reino de los Países Bajos, el Ministro de Circulación, Transporte y Dominio de Aguas

para la República de Panamá, el Director General de Aviación Civil

o en ambos casos toda persona o entidad autorizada para desempeñar cualquiera de las funciones ejercidas actualmente por dichas autoridades;

c) el término “compañía aérea designada” significa una compañía aérea que haya sido designada y autorizada según el Artículo 4 de este Acuerdo;

d) el término “territorio” tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;

e) los términos “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “compañía aérea” y “escala para fines ajenos al tráfico” tienen el significado que respectivamente se les asigna en el Artículo 96 del Convenio;

f) los términos “servicios convenidos” y “ruta especificada” significan respectivamente los servicios aéreos internacionales en conformidad con el Artículo 2 de este Acuerdo y la ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo;

g) el término “provisiones” significa los artículos de consumo destinados al uso o a la venta a bordo de la aeronave durante el vuelo, incluyendo los alimentos y bebidas ofrecidos;

h) el término “Acuerdo” significa este Acuerdo, su Anexo redactado para la aplicación del mismo y cualquier enmienda del Acuerdo o de su Anexo;

i) el término “tarifa” significa cualquier suma cargada o a ser cargada por las compañías aéreas, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad por el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo el correo) por vía aérea, incluyendo:

I. las condiciones vigentes en cuanto a la disponibilidad y aplicabilidad de una tarifa, y

II. los cargos y condiciones para cualquier servicio que complementando tal transporte sea brindado por las compañías aéreas.

j) el término “cambio de aeronave” significa la realización de uno de los servicios acordados por una compañía aérea designada, de tal manera que uno o varios sectores de la ruta se recorran en una aeronave de distinta capacidad que la que se utiliza en otro sector;

k) el término “sistema de reserva por computadora” (SRC) significa un sistema computarizado que contiene información sobre los horarios de servicio de las compañías aéreas, la disponibilidad de asientos, las tarifas y otros servicios afines, a través del cual se pueden hacer reservas y/o emitir billetes y que pone algunas de estas facilidades o todas a disposición de agentes de viajes.

## Artículo 2

### *Concesión de Derechos*

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante, a no ser que se especifique de otra manera en el Anexo, los siguientes derechos con miras a que la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante realice servicios de transporte aéreo internacional:

a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar;

b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines ajenos al tráfico; y

c) durante la realización de un servicio acordado en una ruta especificada, el derecho de hacer escalas en su territorio con el fin de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación.

2. Nada en el apartado 1 de este artículo se considerará que otorga el derecho a la compañía aérea de una Parte Contratante de participar en el transporte aéreo entre puntos del territorio de la otra Parte Contratante.

## Artículo 3

*Cambio de Aeronave*

1. Cada compañía aérea designada podrá en cualquier vuelo o en todos los vuelos en los servicios convenidos y a su opción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante o en cualquier punto a lo largo de las rutas especificadas, siempre que:

a) la aeronave utilizada más allá del punto donde se cambie de aeronave sea programada en conexión con la aeronave entrante o saliente, según sea el caso;

b) en caso de efectuarse un cambio de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante y de utilizarse más de una aeronave más allá del punto de cambio, no más de una de tales aeronaves sea de igual tamaño y ninguna sea mayor que la aeronave utilizada en los sectores de tercera y cuarta libertades.

2. Para las operaciones de cambio de aeronaves, la compañía aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, dependiendo de las disposiciones reglamentarias nacionales, equipos arrendados, y podrá operar conforme a acuerdos comerciales con otra compañía aérea.

3. La compañía aérea designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

## Artículo 4

*Designación y Autorización*

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar, mediante notificación escrita dirigida por vía diplomática a la otra Parte Contratante, a una compañía aérea para la realización de servicios aéreos en las rutas especificadas en el Anexo y de sustituir por otra a la compañía aérea anteriormente designada.

2. Tras el recibo de dicha notificación, cada Parte Contratante otorgará sin demora las correspondientes autorizaciones de operación a la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, teniendo en cuenta las disposiciones de este Artículo.

3. Tras el recibo de la autorización de operación mencionada en el apartado 2 de este Artículo, la compañía aérea designada podrá empezar a explotar en cualquier momento los servicios convenidos, en parte o en su totalidad, a condición de que cumpla con las disposiciones del pre-

sente Acuerdo y de que las tarifas para dichos servicios se hayan establecido en conformidad con las disposiciones del Artículo 6 del presente Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de denegar el otorgamiento de la autorización de operación citada en el apartado 2 de este Artículo o de otorgar dicha autorización bajo las condiciones que estime necesarias para que la compañía aérea designada ejerza los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, si no está convencida de que una parte importante de la propiedad y el control efectivo de la compañía aérea están en manos de la Parte Contratante que la ha designado o de sus nacionales o de ambos.

#### Artículo 5

##### *Revocación y Suspensión de la Autorización*

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de denegar las autorizaciones de operación citadas en el Artículo 4 con respecto a una compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, de revocar o de suspender dichas autorizaciones, así como de imponer condiciones:

a) en caso de que la compañía aérea no demuestre ante las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante que cumple los requisitos exigidos por las disposiciones legales y reglamentarias normal y razonablemente aplicadas por esas Autoridades en conformidad con el Convenio;

b) en caso de que la compañía aérea no cumpla con las disposiciones legales y reglamentarias de esa Parte Contratante;

c) en caso de que no estén convencidas de que una parte importante de la propiedad y el control efectivo de la compañía aérea están en manos de la Parte Contratante que la ha designado o de sus nacionales o de ambos;

d) en cualquier otro caso en que la compañía aérea no realiza la operación en conformidad con las condiciones prescritas en virtud del presente Acuerdo.

2. A menos que la acción inmediata sea esencial para prevenir futuras infracciones de las disposiciones legales y reglamentarias mencionadas anteriormente, los derechos enumerados en el apartado 1 de este Artículo no se ejercerán hasta después de haber consultado con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. A menos que las Partes Contratantes lo hayan estipulado de otra forma, dichas consultas se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

## Artículo 6

*Tarifas*

1. Las tarifas que las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes apliquen al transporte entre sus territorios serán aquellas que hayan sido aprobadas por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas de las otras compañías aéreas para cualquier parte de la ruta especificada.

2. Siempre que sea posible, las compañías aéreas designadas convendrán las tarifas a las que se refiere el apartado 1 de este Artículo haciendo uso de los procedimientos para la determinación de tarifas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Si esto no es posible, las tarifas serán convenidas entre las compañías aéreas designadas. En cualquier caso las tarifas estarán sujetas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

3. Todas las tarifas convenidas de esta manera se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, por lo menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su introducción, excepto en casos especiales, en que dichas autoridades decidan reducir este período.

4. Las tarifas podrán ser aprobadas expresamente, o, si la Autoridad Aeronáutica en cuestión no ha manifestado su desaprobación en el plazo de treinta (30) días a partir de la fecha del sometimiento en conformidad con el apartado 3 de este Artículo, las tarifas se considerarán aprobadas. En caso de reducirse el plazo para el sometimiento en conformidad con el apartado 3, las Autoridades Aeronáuticas podrán convenir la reducción correspondiente del plazo para la notificación de la desaprobación.

5. Si una tarifa no puede convenirse en conformidad con el apartado 2 de este Artículo o si, durante el plazo aplicable según el apartado 4 de este Artículo, una Autoridad Aeronáutica notifica a la otra Autoridad Aeronáutica su desaprobación de cualquier tarifa convenida en conformidad con las disposiciones del apartado 2 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán por determinar la tarifa de común acuerdo.

6. Si las Autoridades Aeronáuticas no pudiesen llegar a un acuerdo sobre una tarifa sometida a su aprobación en conformidad con el apartado 3 de este Artículo, o sobre la determinación de una tarifa en con-

formidad con el apartado 5 de este Artículo, la controversia se solucionará en conformidad con las disposiciones del Artículo 17 del presente Acuerdo.

7. Las tarifas establecidas en conformidad con las disposiciones de este Artículo seguirán en vigor hasta que se hayan establecido nuevas tarifas.

8. Las compañías aéreas designadas por ambas Partes Contratantes no podrán aplicar tarifas diferentes a aquellas que hayan sido aprobadas en conformidad con las disposiciones de este Artículo.

#### Artículo 7

##### *Actividades Comerciales*

1. Las compañías aéreas designadas por ambas Partes Contratantes tendrán el derecho de:

a) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y la venta de transporte aéreo, así como otras facilidades requeridas para proporcionar dicho transporte;

b) ocuparse directamente y, a opción de la compañía en cuestión, a través de sus agentes, de la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. La compañía aérea designada por una Parte Contratante tendrá el derecho de mandar a su personal directivo, comercial, operativo y técnico al territorio de la otra Parte Contratante y de mantenerlo allí si ello fuera necesario para el suministro de transporte aéreo.

3. A opción de la compañía aérea designada, esta necesidad de personal podrá ser cubierta con su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, empresa, o compañía aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada a prestar tales servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

4. Las actividades arriba mencionadas se llevarán a cabo en conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de la otra Parte Contratante.

#### Artículo 8

##### *Competencia Leal*

1. Se deberá dar a las compañías aéreas designadas por ambas Partes Contratantes oportunidades reales e iguales para participar en el transporte aéreo internacional amparado por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas desleales que perjudiquen a la posición competitiva de las compañías aéreas de la otra Parte Contratante.

#### Artículo 9

##### *Horarios*

1. La compañía aérea designada por una Parte Contratante notificará a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, con treinta (30) días de antelación, el horario previsto para sus servicios, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave, la configuración y el número de asientos disponibles para el público.

2. La compañía aérea designada podrá someter directamente a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante las solicitudes de permiso para la realización de vuelos adicionales.

#### Artículo 10

##### *Impuestos, Aranceles y Gravámenes*

1. Las aeronaves que la compañía aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes utilice en sus servicios aéreos internacionales, así como el equipo normal de dichas aeronaves, las piezas de repuesto, las reservas de combustible y lubricante, las provisiones (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco), y el material publicitario y promocional que se encuentren a bordo de las mismas, estarán exentos de aranceles, de tarifas de inspección y otros impuestos y de gravámenes nacionales o locales similares al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, a condición de que dicho equipo y reservas permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. El equipo normal, las piezas de repuesto, las reservas de combustible y lubricante y las provisiones que la compañía aérea designada por una Parte Contratante introduzca en el territorio de la otra Parte Contratante, o que se introduzcan en dicho territorio en nombre de ella, o que se embarquen en la aeronave utilizada por dicha compañía aérea designada, y que estén destinados únicamente al uso a bordo de esa aeronave durante la realización de servicios internacionales, estarán exentos de todos los impuestos y gravámenes, incluyendo los aranceles y las tarifas de inspección que se apliquen en el territorio de la otra Parte Contratante, incluso cuando dichas reservas se utilicen en las partes del viaje efectuadas por encima del territorio de la Parte Contratante en la que se hayan embarcado.

Se podrá exigir que se pongan bajo supervisión y control aduanero los artículos arriba mencionados.

Las disposiciones de este apartado no podrán interpretarse de tal manera que se obligue a una Parte Contratante a devolver aranceles ya recaudados sobre los artículos arriba mencionados.

3. El equipo normal, las piezas de repuesto, las reservas de combustible y lubricante y las provisiones que se lleven a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes, sólo se podrán descargar en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante, que podrá exigir que dichos materiales se pongan bajo su supervisión hasta el momento en que sean reexportados o en que se les dé algún otro destino, en conformidad con los reglamentos aduaneros.

#### Artículo 11

##### *Transferencia de Fondos*

1. Las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes serán libres de vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de un agente, y en cualquier moneda.

2. Las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes serán libres de transferir del territorio de venta a sus respectivos territorios el exceso de ingresos sobre gastos obtenido en el territorio de venta. En tal transferencia neta se incluirán los ingresos por ventas de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares y suplementarios, que hayan sido realizadas directamente o a través de agentes, así como los intereses comerciales normales obtenidos sobre dichos ingresos mientras estén en depósito a la espera de ser transferidos.

3. Las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes recibirán en un plazo máximo de treinta (30) días a partir de su solicitud la aprobación para dicha transferencia en moneda libremente convertible, al tipo de cambio oficial, vigente en la fecha de la venta para la conversión de la moneda local.

Las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes serán libres de efectuar dicha transferencia tras el recibo de la aprobación.

#### Artículo 12

##### *Aplicación de Leyes, Reglamentos y Procedimientos*

1. La compañía aérea designada por cada una de las Partes Contratantes cumplirá las leyes, los reglamentos y los procedimientos de la otra

Parte Contratante con respecto a la entrada en su territorio o a la salida del mismo de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o con respecto a la operación y navegación de tales aeronaves, desde el momento de su entrada en dicho territorio y hasta su salida, incluida esta última.

2. Las tripulaciones, pasajeros, carga y correo transportados en las aeronaves de la compañía aérea designada por cada una de las Partes Contratantes cumplirán, o harán cumplir en su nombre, las leyes, los reglamentos y los procedimientos de la otra Parte Contratante con respecto a la inmigración, a los pasaportes o a otros documentos de viaje aprobados, a la entrada, a las formalidades de despacho y aduaneras, y a la cuarentena, desde el momento de su entrada en el territorio de dicha Parte Contratante y hasta su salida, incluida esta última.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo sobre el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, sólo serán sometidos a un control simplificado, excepto con respecto a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de aranceles y otros impuestos similares.

4. Los derechos y cargos aplicados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes a las operaciones de la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en relación con el uso de los aeropuertos y otras facilidades de aviación en el territorio de la primera Parte Contratante, no serán superiores a los aplicados a las operaciones de cualquier compañía aérea que realice operaciones similares.

5. Ninguna de las Partes Contratantes antepondrá los intereses de cualquier otra compañía aérea a los de la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración, de cuarentena y similares, ni en el uso de aeropuertos, aerovías o servicios de tráfico aéreo y facilidades relacionadas con el mismo que se encuentran bajo su control.

### Artículo 13

#### *Reconocimiento de Certificados y Licencias*

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes Contratantes serán, mientras no hayan caducado, reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la realización de los servicios convenidos en las rutas especificadas, siempre que tales certificados o licencias hayan sido expedidos o convalidados en conformidad con las normas establecidas por el Convenio.

Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva, para los vuelos sobre su propio territorio, el derecho de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y las licencias otorgados a sus nacionales por la otra Parte Contratante.

#### Artículo 14

##### *Seguridad de la Aviación*

1. Las Partes Contratantes convienen en proporcionarse recíprocamente la ayuda necesaria para prevenir el apoderamiento ilegal de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, de los aeropuertos y de las facilidades de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.

2. Cada Parte Contratante acuerda observar las disposiciones de seguridad no discriminatorias y generalmente aplicables que imponga la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio y tomar las medidas adecuadas para registrar a los pasajeros y así como su equipaje de mano. Cada Parte Contratante, además, considerará con benevolencia cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para aplicar medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros con el fin de hacer frente a una amenaza concreta.

3. Las Partes Contratantes actuarán en conformidad con las disposiciones aplicables de seguridad aeronáutica establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Si una Parte Contratante se apartara de tales disposiciones, la otra Parte Contratante podrá solicitar que se lleven a cabo consultas con esa Parte Contratante. A menos que las Partes Contratantes lo convengan de otra forma, tales consultas comenzarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibo de dicha solicitud. La imposibilidad de llegar a un acuerdo satisfactorio podrá ser motivo para la aplicación del Artículo 17 de este Acuerdo.

4. Las Partes Contratantes actuarán en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión de apoderamientos ilícitos de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes de estos Convenios.

5. En caso de producirse un incidente de apoderamiento ilegal de aeronaves, una amenaza de tal incidente, u otro acto ilícito contra la seguridad de las aeronaves, los aeropuertos y las facilidades de navega-

ción aérea, las Partes Contratantes se ayudarán entre sí facilitando las comunicaciones destinadas a poner fin de forma rápida y segura a tales incidentes o amenazas.

#### Artículo 15

##### *Sistema de Reserva por Computadora*

1. Las Partes Contratantes convienen en que:
  - a) se protegerán los intereses de los consumidores de productos de transporte aéreo del uso indebido de la información contenida en los SRCs, incluyendo la presentación engañosa de la misma;
  - b) una compañía aérea designada por una Parte Contratante y los agentes de la compañía aérea tendrán acceso y podrán usar SRCs libremente y de forma no discriminatoria en el territorio de la otra Parte Contratante;
  - c) a este respecto el Código de Conducta de SRCs adoptado por la CEE prevalecerá en el territorio del Reino de los Países Bajos, mientras en el territorio de la República de Panamá se aplicará del Código de Conducta de SRCs de la CLAC.

2. Cada Parte Contratante garantizará, en su territorio, a la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante el acceso libre y sin restricciones al SRC elegido como su sistema principal. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá ni permitirá que se impongan requisitos más estrictos al SRC de la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante que los impuestos al SRC de su propia compañía aérea designada, por ejemplo con respecto a:

- a) la explotación y venta de los servicios del SRC, incluyendo las reglas con respecto a la visualización y a la edición del SRC, y
- b) el acceso a las facilidades de comunicación y el uso de las mismas, la selección y el uso de equipo y software técnicos o la instalación de equipos.

#### Artículo 16

##### *Consultas y enmiendas*

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán recíprocamente, de tiempo en tiempo, con miras a asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar que se lleven a cabo consultas con el fin de modificar el presente Acuerdo o su Anexo.

Dichas consultas empezarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se convenga de otra forma.

Estas consultas se podrán efectuar en forma de discusiones o por correspondencia.

3. Cualquier modificación del presente Acuerdo convenida por las Partes Contratantes, entrará en vigor en la fecha en que las Partes Contratantes se hayan notificado por escrito que han cumplido con los requisitos constitucionales respectivos.

4. Cualquier modificación en el Anexo del presente Acuerdo se convalidará por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas y entrará en vigor en la fecha que fijen dichas Autoridades.

#### Artículo 17

##### *Solución de Controversias*

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes intentarán, en primera instancia, resolver dicha controversia mediante la negociación.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo mediante la negociación, la controversia podrá, a solicitud de cualquier Parte Contratante, someterse a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y el tercero designado por los dos árbitros así seleccionados, a condición de que el tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro será nombrado en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa su propio árbitro en un plazo de sesenta (60) días, o si no se llega a un acuerdo sobre el tercer árbitro en el plazo indicado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional que designe a un árbitro o a varios árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión tomada en conformidad con el apartado 2 de este artículo.

## Artículo 18

*Terminación*

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, enviar una notificación escrita a la otra Parte Contratante a través de los canales diplomáticos, comunicándole su decisión de terminar este Acuerdo.

Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de la Aviación Civil Internacional. En tal caso el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que antes de la expiración de este período se decida de común acuerdo revocar la notificación de terminación. Si la otra Parte Contratante no acusa recibo de la notificación, ésta se considerará como recibida catorce (14) días después de que la Organización de la Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

## Artículo 19

*Registro en la OACI*

Este Acuerdo y cualquier enmienda del mismo serán registrados en la Organización de la Aviación Civil Internacional.

## Artículo 20

*Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales*

1. Las disposiciones del Convenio se aplicarán al presente Acuerdo.
2. Si entra en vigor algún acuerdo multilateral, aceptado por ambas Partes Contratantes y concerniente a cualquier asunto amparado por este Acuerdo, las disposiciones pertinentes de dicho acuerdo reemplazarán a las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

## Artículo 21

*Aplicabilidad*

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo se aplicará únicamente al Reino en Europa.

## Artículo 22

*Entrada en Vigor*

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a los 30 días después de su firma y entrará en vigor el primer día del segundo mes des-

pués de la fecha en que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito que se han cumplido las formalidades constitucionales requeridas con ese fin en sus países respectivos.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado este Acuerdo.

HECHO por duplicado en La Haya a los cinco días del mes de julio de mil novecientos noventa y seis, en los idiomas neerlandés, español e inglés, siendo cada versión igualmente auténtica.

En caso de cualquier incongruencia prevalecerá la versión en inglés.

*Por el Reino de los Países Bajos*

(tdo.) J. W. WECK

*Por la República de Panamá*

(tdo.) EUSTACIO FARREGA LOPEZ

---

### **Anexo**

#### **del Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República de Panamá.**

1. La compañía aérea designada por el Reino de los Países Bajos tendrá derecho a explotar servicios aéreos en las siguientes rutas:

todos los puntos en los Países Bajos - todos los puntos intermedios - todos los puntos en Panamá - todos los puntos más allá de dichas rutas (viceversa).

2. La compañía aérea designada por la República de Panamá tendrá derecho a explotar servicios aéreos en las siguientes rutas:

todos los puntos en Panamá - todos los puntos intermedios\* - todos los puntos en los Países Bajos - todos los puntos más allá de dichas rutas\* (viceversa).

\* a excepción de Paramaribo

3. Cualquiera de los puntos intermedios o todos ellos y/o los puntos más allá de las rutas especificadas, podrán omitirse en cualquiera de los vuelos o en todos ellos, a opción de cada compañía aérea designada, a condición de que dichos vuelos empiecen o, respectivamente, terminen en el territorio de la Parte Contratante que haya designado la compañía aérea.

4. Las compañías aéreas designadas por las Partes Contratantes podrán realizar vuelos en las rutas arriba mencionadas, sin restricciones en cuanto a la frecuencia ni en cuanto al tipo ni a la configuración de la aeronave.

---

#### D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag kan worden gebonden.

De voorlopige toepassing van het verdrag (zie rubriek G hieronder) is in overeenstemming met artikel 15, vierde lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal bij brieven van 10 juli 1996.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 22 in werking treden op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar er schriftelijk van in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

Zij worden ingevolge hetzelfde artikel vanaf 4 augustus 1996 voorlopig toegepast.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt het Verdrag ingevolge artikel 21 alleen voor Nederland.

#### J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 in Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag wordt verwezen onder meer in de preambule tot het onderhavige Verdrag, zijn de Engelse tekst en de vertaling bekendgemaakt in *Stb.* H. 165; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1996, 32.

Van het op 14 september 1963 te Tokio tot stand gekomen Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, vierde lid, van het onderhavige Verdrag, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1964, 115 en de vertaling in *Trb.* 1964, 186; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1995, 203.

Van het op 16 december 1970 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14,

vierde lid, van het onderhavige Verdrag, zijn de Engelse en de Franse tekst, alsmede de vertaling geplaatst in Trb. 1971, 50; zie ook, laatstelijk, Trb. 1995, 204.

Van het op 23 september 1971 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de burgerluchtvaart, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 14, vierde lid, van het onderhavige Verdrag, zijn de Engelse en de Franse tekst, alsmede de vertaling geplaatst in Trb. 1971, 218; zie ook, laatstelijk, Trb. 1995, 205.

De Latijnsamerikaanse Commissie voor Burgerluchtvaart (CLAC) welke organisatie wordt genoemd in artikel 15, eerste lid, van het onderhavige Verdrag, is opgericht bij het op 14 december 1973 te Mexico-Stad tot stand gekomen Statuut van de Latijnsamerikaanse Commissie voor Burgerluchtvaart. Tekst en vertaling van dat Statuut zijn geplaatst in Trb. 1995, 290.

Uitgegeven de *twintigste* augustus 1996.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

H.A.F.M.O. VAN MIERLO