

30 (1967) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1967 Nr. 143

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de
Republiek Panama inzake luchtvervoer, met Bijlage;
Panama, 13 juli 1967*

B. TEKST

**Overeenkomst tussen de Regering van de Republiek Panama
en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
inzake luchtvervoer**

De Regering van de Republiek Panama en

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

Verlangend de ontwikkeling van het luchtvervoer tussen en via hun onderscheiden grondgebieden te stimuleren en de internationale samenwerking op dit gebied zoveel mogelijk te bevorderen;

Verlangend op dat vervoer toe te passen de beginselen en bepalingen van het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, hebben hun daartoe bevoegd gezagde gevolmachtigden aangewezen, die zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

1. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten ten einde geregelde internationale luchtdiensten op de omschreven routes in te stellen. De door iedere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen genieten bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route de volgende rechten:

- a. om zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- b. om op dat grondgebied te landen voor niet-verkeersdoeleinden;
- c. om te landen op de in de routetabel van de bijlage bij deze Overeenkomst omschreven plaatsen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het opnemen en afzetten van passagiers, post en vracht in internationaal verkeer, onder uitsluiting van cabotageverkeer binnen dat grondgebied.

2. De routes waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappijen vergunning zullen hebben tot exploitatie van de internationale luchtdiensten zullen in de routetabel (hierna te noemen „overeengekomen diensten” en „omschreven routes”) worden omschreven.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en haar bijlage:

- a. betekent „het Verdrag” het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago ter

**Agreement between the Government of the Republic of Panama
and the Government of the Kingdom of the Netherlands
regarding Air Transport**

The Government of the Republic of Panama and

The Government of the Kingdom of the Netherlands

Desiring to stimulate the development of air transportation between and beyond their respective territories and to promote to the greatest possible extent the international co-operation in this field;

Desiring to apply to that transportation the principles and the provisions of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on the 7th Day of December 1944, have appointed their Plenipotentiaries, duly authorized to that effect, who have agreed as follows:

Article 1

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

- a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c) To make stops at the points in the territory of the other Contracting Party specified in the Route Schedules in the Annex to the present Agreement, for taking on and putting down passengers, mail and cargo in international traffic, with the exclusion of cabotage traffic within that territory.

2. The routes on which the designated airlines will be authorized to operate the international air services will be specified in the Route Schedule (hereafter referred to as "Agreed services" and "Specified routes").

Article 2

For the purpose of the present Agreement and its Annex:

- a) The term "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on

ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijlagen en alle overeenkomstig de artikelen 90 en 94 aangenomen wijzigingen van de bijlagen of van het Verdrag, mits bedoelde bijlagen en wijzigingen door beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangenomen;

- b. heeft het woord „grondgebied” de daaraan in de definitie van artikel 2 van het Verdrag toegekende betekenis;
- c. betekent de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, wat de Republiek Panama betreft: de Directeur-Generaal van de Burgerluchtvaart ressorterend onder het Ministerie van Bestuursaangelegenheden en Justitie; wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft: voor Nederland, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst van Nederland, voor Suriname, de Directeur van de Burgerluchtvaart van Suriname en voor de Nederlandse Antillen, de Directeur van de Burgerluchtvaart van de Nederlandse Antillen; of in beide gevallen alle personen of instellingen gemachtigd de thans door dezen uitgeoefende functies te vervullen;
- d. betekenen de uitdrukkingen „aangewezen luchtvaartmaatschappij” of „aangewezen luchtvaartmaatschappijen” de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die een der Overeenkomstsluitende Partijen heeft aangewezen om de in de bijlage bij deze Overeenkomst omschreven overeengekomen luchtdiensten te exploiteren;
- e. hebben de benamingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „luchtvaartmaatschappij” dezelfde betekenis als daaraan in artikel 96 van het Verdrag wordt toegekend.

Artikel 3

1. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht aan de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk mededeling te doen van de aanwijzing van een of meer luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig het bepaalde in de leden 4 en 5 van dit artikel, zonder uitstel de noodzakelijke vergunningen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

3. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken, alsook daarvoor een andere luchtvaartmaatschappij in de plaats te stellen door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de andere Partij¹⁾.

1) Lees: Partij.

the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted in accordance with Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof provided that said Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

- b) The word "territory" has the meaning given to it in the definition of Article 2 of the Convention;
- c) The expression "Aeronautical Authorities" means:
 - where reference is made to the Republic of Panama, the Directorate General of Civil Aviation under the Ministry of Government and Justice;
 - where reference is made to the Kingdom of the Netherlands, for the Netherlands, the Director General of Civil Aviation of the Netherlands; for Surinam, the Director of Civil Aviation of Surinam; and for the Netherlands Antilles, the Director of Civil Aviation of the Netherlands Antilles;
 - or in both cases, any person or body authorized to perform the functions at present exercised by them;
- d) The terms "designated airline" or "designated airlines" mean the airline or airlines which one of the Contracting Parties has designated to operate the agreed services described in the Annex of this Agreement;
- e) The terms "air service", "international air service" and "airline" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 3

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

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, in conformity with the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant the necessary authorizations to the designated airline or airlines.

3. Each of the Contracting Parties shall have the right to cancel the designation of an airline as well as to substitute therefor another airline by means of a written notification to the other Party.

4. De luchtvaartautoriteiten van ieder der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen eisen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aantoonst/aantonen dat deze in staat is/zijn te voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze toepassen ten aanzien van de exploitatie van internationale luchtdiensten overeenkomstig het Verdrag.

5. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht de in lid 2 van dit artikel vermelde vergunningen niet te verlenen, wanneer niet ten genoegen van die Overeenkomstsluitende Partij is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen.

6. Wanneer een luchtvaartmaatschappij aldus is aangewezen en de vergunningen heeft verkregen, kan zij op elk tijdstip een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits ten aanzien van die diensten een tarief overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 van deze Overeenkomst van kracht is.

Artikel 4

1. Ieder der Overeenkomstsluitende Partijen behoudt zich het recht voor een vergunning verleend aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij in te trekken of de uitoefening door die luchtvaartmaatschappij van de in artikel 1 van deze Overeenkomst omschreven rechten op te schorten, wanneer:

- a. niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berust bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, of bij haar onderdanen, of
- b. die luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten verleent niet naakt, of
- c. die luchtvaartmaatschappij de overeengekomen diensten niet exploiteert volgens de door deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke intrekking of opschorting noodzakelijk is om hernieuwde inbreuken op de wetten of voorschriften te voorkomen, wordt een zodanig recht slechts uitgeoefend na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

4. The Aeronautical Authorities of each of the Contracting Parties may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by such Authorities to the operation of international air services in conformity with the Convention.

5. Each of the Contracting Parties shall have the right to refuse to grant the authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, when it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party which has designated the airline or in its nationals.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that in respect of those services a tariff in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement is in force.

Article 4

1. Each of the Contracting Parties reserves the right to revoke an authorization granted to an airline designated by the other Contracting Party or to suspend the exercise by that airline of the rights specified in Article 1 of the present Agreement:

- a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party which has designated the airline or in its nationals, or
- b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- c) In case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

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

Artikel 5

Op basis van het meestbegunstigingsbeginsel zijn beide Partijen bereid alles te doen wat redelijkerwijze mogelijk is ten einde de op-
legging van restricties of beperkingen die nadelig zouden kunnen zijn
voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij
te voorkomen.

Artikel 6

1. De wetten en voorschriften van een der Overeenkomstsluitende
Partijen die op haar grondgebied betrekking hebben op het binnen-
komen en het vertrek van luchtvaartuigen, gebezigd in internationaal
luchtverkeer of op het vliegen van deze luchtvaartuigen boven dat
grondgebied zijn van toepassing op de aangewezen luchtvaartmaat-
schappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomst-
sluitende Partij.

2. De wetten en voorschriften van een der Overeenkomstsluitende
Partijen die op haar grondgebied betrekking hebben op het binnen-
komen, het verblijf en het vertrek van passagiers, bagage, post of
vracht, alsmede die welke betrekking hebben op immigratie, pas-
poorten, douane en quarantaine zijn van toepassing op de passagiers,
bagage, post of vracht vervoerd door de luchtvaartuigen van de aan-
gewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de
andere Overeenkomstsluitende Partij, wanneer deze zich op dat
grondgebied bevinden.

Artikel 7

Om redenen van militaire noodzaak of openbare veiligheid kan
iedere Overeenkomstsluitende Partij het vliegen van luchtvaartuigen
van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschap-
pijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij boven bepaalde
delen van haar grondgebied beperken of verbieden, mits deze be-
perkingen en verboden gelijkelijk van toepassing zijn op de lucht-
vaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaart-
maatschappijen van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij
of op de luchtvaartmaatschappijen van derde landen die geregelde
internationale luchtdiensten exploiteren. De verboden gebieden dienen
redelijke afmetingen te hebben zodat zij de luchtvaart niet onnodig
hinderen. De begrenzing van deze gebieden wordt zo spoedig moge-
lijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij medegedeeld.

Artikel 8

1. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende
Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale dien-
sten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reserve-
delen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, proviand (met
inbegrip van eetwaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan
boord bevinden van die luchtvaartuigen zijn bij binnenkomst op het

Article 5

On the basis of most favoured nation treatment, both Parties are prepared to make all reasonable efforts to avoid the imposition of restrictions or limitations which might be disadvantageous to the designated airlines of the other Party.

Article 6

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing in its territory the entry and departure of aircraft engaged in international air navigation or the flights of these aircraft over that territory shall apply to the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing in its territory the entry, the sojourn and the departure of passengers, baggage, mail or cargo, as well as those concerning immigration procedures, passports, customs and quarantine shall be applicable to the passengers, baggage, mail or cargo carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while in that territory.

Article 7

For reasons of military necessity or public safety each Contracting Party may restrict or prohibit the flights of the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party over certain areas of its territory, provided that such restrictions and prohibitions equally apply to the aircraft of the designated airline or airlines of the first Contracting Party or to the airlines of third countries operating international scheduled air services. The prohibited areas shall be of reasonable extent to as not to interfere unnecessarily with air navigation and the limits of these areas shall be communicated as soon as possible to the other Contracting Party.

Article 8

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supply of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party,

grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten en heffingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat de vlucht wordt voortgezet.

2. Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand die in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij worden ingevoerd door of namens een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of aan boord genomen worden van de luchtvaartuigen van zulk een aangewezen luchtvaartmaatschappij en die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik bij internationale diensten zijn vrijgesteld van douanerechten en inspectiekosten opgelegd op het grondgebied van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, zelfs wanneer die voorraden moeten worden gebruikt tijdens de vlucht boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord worden genomen. Verlangd kan worden dat de bovengenoemde goederen onder douanetoezicht of -controle blijven.

3. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, proviand en voorraden motorbrandstof en smeermiddelen die zich aan boord van de luchtvaartuigen van een der Overeenkomstsluitende Partijen bevinden, kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen eisen dat die goederen onder hun toezicht worden gesteld, totdat zij weer aan boord worden genomen of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

4. De in de voorgaande leden van dit artikel bedoelde uitzonderingen gelden niet voor landingsgelden of voor heffingen verschuldigd voor de levering van motorbrandstof of voor de verrichting van andere diensten.

Artikel 9

Passagiers op doorreis door het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden slechts aan een eenvoudige controle onderworpen en genieten allerlei faciliteiten. Bagage en vracht die rechtstreeks worden doorgevoerd zijn vrijgesteld van douaneheffingen of -rechten en andere soortgelijke heffingen.

Artikel 10

Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de op haar grondgebied uit het vervoer van passagiers, bagage, post en goederen door de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij gemaakte netto-inkomsten vrijelijk over te maken tegen de officiële wisselkoers.

provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until the continuation of the flight.

2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment 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 of such designated airline and intended solely for use on the international air services shall be exempt from customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used during the flight over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

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

4. The exemptions considered in the previous paragraphs of this Article do not include landing charges or charges for the payment of the supply of fuel or of other services rendered.

Article 9

Passengers in transit across the territory of either of the Contracting Parties shall be subject to no more than a simple control and shall enjoy all kinds of facilities. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs taxes or duties and other similar taxes.

Article 10

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditures, achieved in its territory as a result of the carriage of passengers, baggage, mail and goods by the airline designated by the other Contracting Party.

Artikel 11

De bewijzen van luchtwaardigheid en de bewijzen van bevoegdheid welke zijn uitgereikt of geldig verklaard door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden erkend door de andere Overeenkomstsluitende Partij wat de exploitatie op de in de bijlage omschreven routes betreft. Iedere Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor vluchten boven haar eigen grondgebied te weigeren, indien deze bewijzen door een andere Staat aan zijn eigen onderdanen zijn verleend.

Artikel 12

1. De tarieven die de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen toepassen op het vervoer van of naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, het type van het gebezigde luchtvaartuig, de kenmerkende eigenschappen van de diensten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen.

2. Indien mogelijk worden de in lid 1 van dit artikel vermelde tarieven door de luchtvaartmaatschappijen aangewezen door beide Overeenkomstsluitende Partijen in onderlinge overeenstemming vastgesteld, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren. Zo mogelijk dient deze overeenstemming te worden bereikt door middel van de procedure van de „International Air Transport Association” (I.A.T.A.) ter vaststelling van de tarieven.

3. De aldus overeengekomen tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste negentig (90) dagen voor de voorgenomen datum van het van kracht worden daarvan. Deze tijdslimiet kan in bijzondere gevallen worden verkort met toestemming van bovengenoemde autoriteiten.

4. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een tarief of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel of indien gedurende de eerste dertig (30) dagen van het tijdvak van negentig (90) dagen bedoeld in lid 3 van dit artikel een der Overeenkomstsluitende Partijen de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeelt dat zij niet tevreden is over een tarief waarover overeenkomstig de bepalingen van lid 2 van dit artikel overeenstemming werd bereikt, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

Article 11

The certificates of air-worthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall be recognized by the other Contracting Party for the purpose of operating on the routes described in the Annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flight above its own territory certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another state.

Article 12

1. The tariffs which the designated airlines of either Contracting Party apply to the transport to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, type of aircraft used, characteristics of the services, a reasonable profit and the tariffs of the other airlines.

2. If possible, the tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall be fixed in common agreement by the airlines designated by both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. If possible, such agreement shall be reached through the rate fixing machinery established by the International Air Transport Association (I.A.T.A.).

3. The tariffs so fixed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their coming into force. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said Authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any tariff, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if, during the first thirty (30) days of the ninety (90) days' period referred to in paragraph 3 of this Article, one of the Contracting Parties gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens lid 3 van dit artikel voorgelegd tarief of omtrent de vaststelling van een tarief volgens lid 4, wordt het geschil opgelost overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van deze Overeenkomst.

6. Overeenkomstig de bepalingen van lid 3 van dit artikel wordt geen tarief van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd.

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

Artikel 13

De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plegen van tijd tot tijd overleg in een geest van nauwe samenwerking ten einde een bevredigende uitvoering van de bepalingen van deze Overeenkomst en de bijlage te verzekeren.

Artikel 14

1. Indien een van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht bepalingen uit deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij om overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken; dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd tussen de luchtvaartautoriteiten, vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek. Alle aldus overeengekomen wijzigingen worden van kracht wanneer zij door notawisseling zijn bekrachtigd, nadat is voldaan aan de grondwettelijke vereisten en/of de wettelijke bepalingen van de onderscheiden landen.

2. Wijzigingen van de bijlage bij deze Overeenkomst kunnen tot stand komen door middel van rechtstreekse overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, door notawisseling bekrachtigd.

Artikel 15

Deze Overeenkomst en de bijlage worden zo nodig zodanig gewijzigd dat zij aansluiten bij multilaterale overeenkomsten die beide Overeenkomstsluitende Partijen binden.

Artikel 16

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats het geschil te regelen door onderling overleg.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article and on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

6. In accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, no tariff shall come into force if it does not obtain the approval of the Aeronautical Authorities of one of the Contracting Parties.

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

Article 13

The Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time in a spirit of close co-operation with a view to ensuring the satisfactory implementation of the provisions of the present Agreement and its Annex.

Article 14

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the Aeronautical Authorities through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request. All modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes after the constitutional requirements and/or the legal provisions of the respective countries have been complied with.

2. The modifications of the Annex to the present Agreement can be affected by direct agreement by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 15

The present Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with any multilateral agreement which is binding on both Contracting Parties.

Article 16

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 direct negotiations.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een bepaalde persoon of instantie, of het geschil kan op verzoek van een der partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, van wie er een door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wordt aangewezen en de derde door de twee aldus aangewezen scheidsrechters wordt benoemd. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen wijst binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij via de diplomatieke kanalen een kennisgeving heeft ontvangen, waarin om voorlegging van het geschil aan een scheidsgerecht wordt verzocht, een scheidsrechter aan en de derde scheidsrechter wordt binnen het daaraan aansluitende tijdvak van eveneens zestig (60) dagen benoemd. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsrechter aan te wijzen, of indien de derde scheidsrechter niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsrechter of eventueel scheidsrechters te benoemen. In dat geval dient de derde scheidsrechter een onderdaan te zijn van een derde Staat en dient hij op te treden als Voorzitter van het scheidsgerecht. Indien de Voorzitter van de Raad van de Burgerluchtvaartorganisatie de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezit of om andere redenen is uitgesloten, belast zijn plaatsvervanger zich met deze benoemingen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen nemen de verplichting op zich, zich te houden aan iedere ingevolge lid 2 van dit artikel genomen beslissing.

Artikel 17

Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen dat zij deze Overeenkomst wenst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een zodanige mededeling wordt gedaan loopt de Overeenkomst af twaalf maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling in onderling overleg voor het einde van deze termijn wordt ingetrokken. Indien van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen ontvangstbevestiging wordt ontvangen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each of the Contracting Parties and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate 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 notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute; and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the Civil Aviation Organization may be requested by either of the Contracting Parties to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral tribunal. In case the President of the Council of the Civil Aviation Organization has the nationality of one of the Contracting Parties or is barred for other reasons, his substitute for that function shall effect the corresponding nominations.

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

Article 17

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

Artikel 18

Deze Overeenkomst en elke wijziging daarvan, alsmede elke notawisseling overeenkomstig artikel 14, worden bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie geregistreerd.

Artikel 19

Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkander hebben medegedeeld dat aan de grondwettelijke vereisten en/of de wettelijke bepalingen van hun onderscheiden landen is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst van toepassing op Nederland, Suriname en de Nederlandse Antillen.

GEDAAN te Panama in tweevoud, in de Spaanse, de Engelse en de Nederlandse taal, die gelijkelijk authentiek zijn, de dertiende juli 1967.

Voor de Regering van de Republiek Panama,
(w.g.) FERNANDO ELETÁ ALMARÁN
Minister van Buitenlandse Zaken

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,
(w.g.) A. DE WAAL
Ambassadeur der Nederlanden

BIJLAGE

Afdeling I

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door Panama:

a. *Transatlantische route:*

Panama - Barranquilla - Curaçao - Caracas - Port of Spain - Paramaribo - Lissabon - Madrid - Zürich - Frankfurt - Amsterdam en verder naar andere punten in Europa, in beide richtingen.

b. *Regionale routes:*

1. Panama - Barranquilla - Maracaibo - Aruba en/of Curaçao en vandaar naar verder liggende punten in Zuid-Amerika, in beide richtingen;

Article 18

The present Agreement and any modification thereof, as well as any exchange of notes which will take place in accordance with Article 14 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19

The present Agreement shall enter into force on the date on which both Contracting Parties have notified one another that the constitutional requirements and/or the legal provisions of their respective countries have been complied with.

As regards the Kingdom of the Netherlands, the Agreement shall be applicable to the Netherlands, Surinam and the Netherlands Antilles.

DONE at Panama City in duplicate in the Spanish, Netherlands and English languages, each of which shall be equally authentic, on the 13 day of the month of July of 1967.

For the Government of the Republic of Panama,

(sd.) FERNANDO ELETA ALMARÁN

Minister of Foreign Relations

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

(sd.) A. DE WAAL

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Netherlands

ANNEX

Section I

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

a) *Transatlantic route:*

Panama - Barranquilla - Curacao - Caracas - Port of Spain - Paramaribo - Lisbon - Madrid - Zurich - Frankfurt - Amsterdam and beyond to other points in Europe, in both directions.

b) *Regional routes:*

1) Panama - Barranquilla - Maracaibo - Aruba and/or Curacao and from there to points beyond in South America, in both directions;

2. Panama - Caracas - Port of Spain - Paramaribo en vandaar naar verder liggende punten in Zuid-Amerika, in beide richtingen.

Opmerking: De onderscheiden luchtvaartautoriteiten zullen later nog tot overeenstemming moeten komen omtrent niet in bovenstaande tabel opgenomen punten en omtrent de punten verder gelegen dan Amsterdam op route a., de punten verder gelegen dan Aruba en/of Curaçao op route b. 1. en de punten verder gelegen dan Paramaribo op route b. 2.

Afdeling II

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

a. *Transatlantische route:*

Nederland - Frankfurt - Zürich - Madrid - Lissabon - Paramaribo - Port of Spain - Caracas - Curaçao - Barranquilla - Panama en verder naar Guayaquil - Lima - Santiago de Chile, in beide richtingen.

b. *Regionale routes:*

1. Aruba en/of Curaçao - Maracaibo - Barranquilla - Panama en vandaar naar verder liggende punten in Midden-Amerika, in beide richtingen;
2. Suriname - Port of Spain - Caracas - Panama en vandaar naar verder liggende punten in Midden-Amerika, in beide richtingen.

Opmerking: De onderscheiden luchtvaartautoriteiten zullen later nog tot overeenstemming moeten komen omtrent niet in bovenstaande tabel opgenomen punten en omtrent de niet nader aangegeven punten verder gelegen dan Panama op de routes b. 1. en b. 2.

Afdeling III

Het staat de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen vrij punten op de in de afdelingen I en II omschreven routes over te slaan op een of alle vluchten.

Afdeling IV

1. De door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden onbelemmerd en gelijkelijk in de gelegenheid gesteld de overeengekomen luchtdiensten op de omschreven routes tussen en via hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

- 2) Panama - Caracas - Port of Spain - Paramaribo and from there to points beyond in South America, in both directions.

Note: Points not mentioned in the above schedule and the points beyond Amsterdam on route a) and the points beyond Aruba and/or Curacao on route b) 1) and the points beyond Paramaribo on route b) 2) will be agreed upon later between the respective Aeronautical Authorities.

Section II

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

a) *Transatlantic route:*

The Netherlands - Frankfort - Zurich - Madrid - Lisbon - Paramaribo - Port of Spain - Caracas - Curacao - Barranquilla - Panama and beyond to Guayaquil - Lima - Santiago de Chile, in both directions.

b) *Regional routes:*

- 1) Aruba and/or Curacao - Maracaibo - Barranquilla - Panama and from there to points beyond in Central America, in both directions;
- 2) Surinam - Port of Spain - Caracas - Panama and from there to points beyond in Central America, in both directions.

Note: Points not mentioned in the above schedule and the points beyond Panama not specified on routes b) 1) and b) 2) will be agreed upon later between the respective Aeronautical Authorities.

Section III

Points on the specified routes enumerated in sections I and II above may, at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights.

Section IV

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

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van iedere Verdrag-sluitende Partij houden op gemeenschappelijke routesectoren rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij ten einde haar onderscheiden diensten niet te zeer aan te tasten.

3. De overeengekomen luchtdiensten welke door de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aangewezen door de Overeenkomstsluitende Partijen worden geëxploiteerd, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen aanwijst en het land dat de eindbestemming is van het vervoer.

Wat betreft het vervoer van passagiers, vracht en post naar punten op een omschreven route gelegen op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, dient de aangeboden capaciteit te zijn afgestemd op de volgende algemene beginselen:

- a. de vervoersbehoeften tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming;
 - b. de eisen van een economische exploitatie op de desbetreffende routes;
 - c. de vervoersbehoeften van het gebied dat op de route van de luchtdienst ligt, daarbij rekening houdende met de lokale en regionale luchtdiensten.
-

2) The designated airlines of each Contracting Party shall, on common route sectors, take into consideration the interests of the designated airlines of the other Contracting Party, so as not to affect unduly its respective services.

3) The agreed services operated by the airline or airlines designated by the Contracting Parties shall bear close relationship to the transport requirements on the specified routes and shall have as primary objective the provisions at a reasonable loadfactor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline or airlines and the country of final destination of the traffic.

4) With regard to the carriage of passengers, cargo and mail to points on a specified route situated in the territory of other States than that which designated the airline, the general principles shall be taken into account that the capacity offered shall be related to:

- a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
 - b) the requirements of an economical operation on the routes in question;
 - c) the traffic requirements in the area through which the service passes, taking account of the local and regional air services.
-

**Convenio entre el Gobierno de la República de Panamá y el
Gobierno del Reino de los Países Bajos sobre
transporte aéreo**

El Gobierno de la República de Panamá y

El Gobierno del Reino de los Países Bajos

Deseosos de favorecer el desarrollo de los transportes aéreos entre y allende de sus respectivos territorios y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este terreno;

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

Artículo 1°

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

- a) Sobrevolar, sin aterrizar, el territorio de la otra Parte Contratante;
 - b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
 - c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas que figuran en el Anexo al presente Convenio, para tomar y dejar pasajeros, correo y carga en tráfico internacional, con exclusión del tráfico de cabotaje en dicho territorio.
2. Las rutas en las cuales las empresas de transporte aéreo designadas estarán autorizadas a operar los servicios aéreos internacionales, se especificarán en el Cuadro de Rutas (en adelante denominado „Servicios convenidos” y „Rutas especificadas”).

Artículo 2°

Para la aplicación del presente Convenio y su Anexo:

- a) El término „la Convención” significa la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el día siete de Diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de conformidad con el Artículo 90 de esa Convención y cualquier modificación de los Anexos o de la Convención

de acuerdo con los Artículos 90 y 94 de la misma siempre y cuando que dichos Anexos y modificaciones hayan sido adoptados por ambas Partes Contratantes;

- b) Por la palabra „territorio” se entiende tal como queda definida en el Artículo 2 de la Convención;
- c) La expresión „Autoridades Aeronáuticas” significa:
 - en lo que se refiere a la República de Panamá, la Dirección General de Aeronáutica Civil que depende del Ministerio de Gobierno y Justicia;
 - en lo que se refiere al Reino de los Países Bajos, por los Países Bajos, el Director General de Aviación Civil de los Países Bajos; por Surinam, el Director de Aviación Civil del Surinam; y por las Antillas Holandesas, el Director de Aviación Civil de las Antillas Holandesas;
 - o en ambos casos, toda persona u organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas;
- d) Por los términos „empresa designada” o „empresas designadas” se entienden la empresa o empresas de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes haya designado para explotar los servicios convenidos, descritos en el Anexo de este Convenio;
- e) Por los términos „servicio aéreo”, „servicio aéreo internacional” y „empresa de transporte aéreo”, se entienden el sentido que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 de la Convención.

Artículo 3°

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, previa comunicación por escrito a la otra Parte Contratante, una o más empresas de transporte aéreo para que exploten los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 4° y 5° del presente Artículo, conceder sin demora a la empresa o empresas designadas, las autorizaciones necesarias.

3. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de anular la designación que haya hecho a una empresa de transporte aéreo así como de sustituirla por otra empresa distinta mediante notificación por escrito a la otra Parte.

4. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir a la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante que demuestre de manera satisfactoria que está en capacidad de cumplir con las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Auto-

ridades en el funcionamiento de los servicios aéreos internacionales de conformidad con la Convención.

5. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de rehusar las autorizaciones mencionadas en el parágrafo 2° de este Artículo cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la empresa o de sus nacionales.

6. Cuando una empresa de transporte aéreo haya sido de ese modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios una tarifa de conformidad con las disposiciones del Artículo 12° del presente Convenio.

Artículo 4°

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

- a) Cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la empresa, o de sus nacionales, o
- b) Cuando esta empresa no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos, o
- c) Cuando la empresa de transporte aéreo deje de explotar los servicios convenidos de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Convenio.

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

Artículo 5°

Sobre la base de trato de nación más favorecida, ambas Partes están dispuestas a emplear todos los esfuerzos razonables para evitar la imposición de restricciones o limitaciones que puedan ser desventajosas para las empresas designadas de la otra Parte.

Artículo 6°

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o los vuelos de estas aeronaves sobre

dicho territorio se aplicarán a la empresa o empresas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada, permanencia y salida de pasajeros, equipajes, correo o carga, así como los concernientes a los trámites de migración, pasaportes, aduana y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, equipajes, correo o carga transportados por las aeronaves de la empresa o empresas designadas de la otra Parte Contratante mientras aquellas se encuentren en dicho territorio.

Artículo 7°

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

Artículo 8°

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes así como su equipo habitual, piezas de repuesto, existencia de combustibles y lubricantes, y provisiones (incluso alimentos, bebidas, y tabaco) abordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduana, de inspección u otros derechos o impuestos al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan abordo de la aeronave hasta la continuación del vuelo.

2. La existencia de combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, equipo habitual y provisiones de las aeronaves introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por o en nombre de una empresa designada de la otra Parte Contratante, o que se lleven abordo de la aeronave de dicha empresa designada y destinados exclusivamente para ser usados en los servicios aéreos internacionales, estarán exentos de los derechos o impuestos de aduana y de inspección aplicados en el territorio de la primera Parte Contratante; aún cuando estos efectos se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado. Podrá exigirse que los efectos anteriormente mencionados queden sometidos a vigilancia o control aduanero.

3. El equipo habitual de las aeronaves, piezas de repuesto, provisiones y existencia de combustibles y lubricantes que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte Contratante, únicamente mediante la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte, quienes podrán exigir que dichos efectos sean colocados bajo su vigilancia hasta que sean reembarcados o que se disponga de ellos en otra forma de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

4. Las exenciones contempladas en todos los párrafos anteriores de este Artículo no incluyen las tasas por concepto de aterrizaje o por el suministro de combustible o el pago por otros servicios prestados.

Artículo 9°

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

Artículo 10°

Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante la libre transferencia, al cambio oficial, de los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, netos obtenidos en su territorio, como resultado del transporte de pasajeros, equipaje, correo y mercancías realizado por la empresa designada por la otra Parte Contratante.

Artículo 11°

Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidas por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas definidas en el Anexo. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de reconocer la validez para el sobrevuelo de su propio territorio de los títulos de aptitud y de las licencias expedidas a sus propios ciudadanos por otro Estado.

Artículo 12°

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

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

3. Las tarifas así fijadas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes por lo menos noventa (90) días antes de la fecha prevista para que entren en vigor. En casos especiales podrá reducirse este plazo, siempre que estén de acuerdo dichas Autoridades.

4. Si las empresas designadas no pueden ponerse de acuerdo sobre una tarifa cualquiera, o si por cualquier motivo no puede fijarse una tarifa según las disposiciones del párrafo 2° de este Artículo, o si durante los primeros treinta (30) días del plazo de noventa (90) días mencionados en el párrafo 3° de este Artículo, una de las Partes Contratantes notifica a la otra Parte Contratante su desacuerdo con alguna tarifa convenida, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2° de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

5. Si las Autoridades Aeronáuticas no pueden convenir en la aprobación de una tarifa cualquiera sometida a ellas, con arreglo al párrafo 3° de este Artículo, ni la fijación de cualquier tarifa de acuerdo con el párrafo 4°, la controversia será resuelta de conformidad con las disposiciones del Artículo 16° del presente Convenio.

6. De acuerdo con las disposiciones del párrafo 3° de este Artículo, ninguna tarifa entrará en vigor si las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes no la aprueba.

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

Artículo 13°

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

Artículo 14°

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar algunas de las disposiciones del presente Convenio, podrá

solicitar una consulta a la otra Parte Contratante; tal consulta, que podrá hacerse entre las Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a contar de la fecha de recibo de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas por vía diplomática, previo el cumplimiento de los requisitos constitucionales y/o las disposiciones legales de los respectivos países.

2. Las modificaciones del Anexo a este Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes confirmado por canje de notas por vía diplomática.

Artículo 15°

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

Artículo 16°

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

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá ser sometida, de común acuerdo, a la decisión de cualquier persona u organismo o, en el caso de que lo solicite una de las Partes Contratantes a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada una de las Partes Contratantes y un tercero designado por los dos primeramente nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días contados desde la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes un preaviso de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia; y el tercer árbitro se nombrará dentro de un nuevo plazo de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido designado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En tal caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal arbitral. En caso de que el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

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

Artículo 17°

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha en que se reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusare recibo de dicha notificación, ésta se consideraría recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

Artículo 18°

El presente Convenio y toda modificación al mismo, así como cualquier canje de notas que se celebre, según lo previsto en el Artículo 14°, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 19°

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

En relación con el Reino de los Países Bajos, el Convenio será aplicable en los Países Bajos, Surinam, y las Antillas Holandesas.

HECHO en la ciudad de Panamá en doble ejemplar en los idiomas Español, Holandés e Inglés, cada uno de los cuales será de igual autenticidad, a los 13 días del mes de julio de 1967.

Por el Gobierno de la República de Panamá,

(fdo.) FERNANDO ELETA ALMARÁN

Ministro de Relaciones Exteriores

Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos,

(fdo.) A. DE WAAL

Embajador

ANEXO

Sección I

Las rutas para ser operadas por la empresa o empresas designadas por Panamá:

a) *Ruta transatlántica:*

Panamá - Barranquilla - Curazao - Caracas - Puerto de España - Paramaribo - Lisboa - Madrid - Zurich - Frankfurt - Amsterdam y más allá hacia otros puntos en Europa, en ambas direcciones.

b) *Rutas regionales:*

1) Panamá - Barranquilla - Maracaibo - Aruba y/o Curazao y desde éste hacia puntos más allá en Sur América en ambas direcciones;

2) Panamá - Caracas - Puerto de España - Paramaribo - y desde éste hacia puntos más allá en Sur América en ambas direcciones.

Nota: Los puntos que no han sido mencionados en el Cuadro de Rutas arriba descrito y los puntos más allá de Amsterdam en la ruta a) y los puntos más allá de Aruba y/o Curazao en la ruta b) 1) y los puntos más allá de Paramaribo en la ruta b) 2) serán acordados posteriormente entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

Sección II

Las rutas para ser operadas por la empresa o empresas designadas por el Reino de los Países Bajos:

a) *Ruta transatlántica:*

Los Países Bajos - Frankfurt - Zurich - Madrid - Lisboa - Paramaribo - Puerto de España - Caracas - Curazao - Barranquilla - Panamá y más allá a Guayaquil - Lima - Santiago de Chile, en ambas direcciones.

b) *Rutas regionales:*

1) Aruba y/o Curazao - Maracaibo - Barranquilla - Panamá y desde éste hacia puntos más allá en la América Central, en ambas direcciones;

2) Surinam - Puerto de España - Caracas - Panamá - y desde éste hacia puntos más allá en la América Central, en ambas direcciones.

Nota: Los puntos que no han sido mencionados en el Cuadro de Rutas arriba descrito y los puntos más allá de Panamá no especificados en las rutas b) 1) y b) 2) serán acordados posteriormente entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

Sección III

Puntos en las rutas especialmente enumerados en la Sección I y II pueden, a opción, de la empresa o empresas designadas, ser omitidos en uno o todos los vuelos.

Sección IV

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para las empresas designadas por las Partes Contratantes, para realizar los servicios en las rutas especificadas entre sus territorios respectivos.

2. Las empresas designadas por cada Parte Contratante tomará en consideración en los recorridos comunes, los intereses de las empresas designadas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar de forma indebida sus servicios respectivos.

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

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

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

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens in werking te kunnen treden.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 19, eerste lid, in werking treden op de datum waarop beide Overeenkomstsluitende Partijen elkander hebben medegedeeld, dat aan de grondwettelijke vereisten en/of de wettelijke bepalingen van hun onderscheiden landen is voldaan.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst ingevolge artikel 19, lid 2, voor het gehele Koninkrijk gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, naar welk Verdrag onder meer in de preambule tot de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* H 165. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1962, 149. Voor de wijzigingen van het Verdrag, waarnaar in artikel 2, onder *a*, van de Overeenkomst wordt verwezen, zie *Trb.* 1963, 31, rubriek J. Bij dit Verdrag is opgericht de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, waarnaar in artikel 16, lid 2, van de Overeenkomst wordt verwezen.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (International Air Transport Association), welke wordt genoemd in artikel 12, lid 2, van de Overeenkomst, is een in 1919 te 's-Gravenhage opgerichte particuliere organisatie van luchtvaartmaatschappijen.

Uitgegeven de negende oktober 1967.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.