

«De conformidad con el párrafo 3 del artículo 17, el Gobierno del Estado de Israel declara que no se considera obligado por los procedimientos de solución de controversias previstos en el párrafo 2 del artículo 17.»

Bolivia. 24 de enero de 2002. Adhesión, entrada en vigor el 23 de febrero de 2002.

Kenia. 11 de febrero de 2002. Adhesión, entrada en vigor el 13 de marzo de 2002.

*Convención sobre la Pronta Notificación de Accidentes Nucleares.* Viena, 26 de septiembre de 1986. «Boletín Oficial del Estado» de 31 de octubre de 1989.

San Vicente y Granadinas. 18 de septiembre de 2001. Adhesión, entrada en vigor el 19 de octubre de 2001.

*Convención sobre Asistencia en caso de Accidente Nuclear o Emergencia Radiológica.* Viena, 26 de septiembre de 1986. «Boletín Oficial del Estado» de 31 de octubre de 1989.

San Vicente y Granadinas. 18 de septiembre de 2001. Adhesión, entrada en vigor el 19 de octubre de 2001.

L.C TÉCNICOS.

*Acuerdo relativo al Cumplimiento de Condiciones Uniformes de Homologación y al Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Piezas de Vehículos de Motor.* Ginebra, 20 de marzo de 1958. «Boletín Oficial del Estado» de 3 de enero de 1962.

Nueva Zelanda. 27 de noviembre de 2001. Adhesión con la siguiente declaración:

«El Gobierno de Nueva Zelanda declara que de conformidad con el Estatuto Constitucional de Tokelau y teniendo en cuenta el compromiso del Gobierno de Nueva Zelanda a favor de un Gobierno autónomo para Tokelau mediante un acta de autodeterminación en virtud de la Carta de las Naciones Unidas esta adhesión no será extensiva a Tokelau a menos que el Gobierno de Nueva Zelanda deposite una declaración a este efecto en poder del depositario, basándose en una consulta adecuada con dicho territorio.»

*Reglamento número 5 anejo al Acuerdo relativo al Cumplimiento de Condiciones Uniformes de Homologación y al Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Piezas de Vehículos de Motor.* Ginebra, 20 de marzo de 1958. «Boletín Oficial del Estado» de 13 de junio de 1968.

Polonia. 2 de octubre de 2001. Aplicación.

*Reglamento número 18 sobre Prescripciones Uniformes Relativas a la Homologación de los Vehículos Automóviles en lo que concierne a su Protección contra Utilización no Autorizada.* «Boletín Oficial del Estado» de 22 de junio de 1983.

Polonia. 2 de octubre de 2001. Aplicación.

*Reglamento número 21 sobre Prescripciones Uniformes relativas a la Homologación de Vehículos en lo que*

*concierna a su Acondicionamiento Interior. Anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 (incluye la serie 01 de Enmiendas que entraron en vigor el 8 de octubre de 1980).* «Boletín Oficial del Estado» de 10 de octubre de 1983.

Polonia. 2 de octubre de 2001. Aplicación.

*Reglamento número 25 anejo al Acuerdo relativo al Cumplimiento de Condiciones Uniformes de Homologación y al Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Piezas de Vehículos de Motor.* Ginebra, 20 de marzo de 1958. «Boletín Oficial del Estado» de 13 de julio de 1984.

Polonia. 2 de octubre de 2001. Aplicación.

*Reglamento número 26 sobre Prescripciones Uniformes relativas a la Homologación de Vehículos en lo que concierne a sus Salientes Exteriores.* «Boletín Oficial del Estado» de 14 de enero de 1984.

Polonia. 2 de octubre de 2001. Aplicación.

*Reglamento número 66 sobre Prescripciones relativas a la Homologación de los Vehículos de Gran Capacidad para el Transporte de Personas respecto a la Resistencia Mecánica de su Superestructura, Anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, relativo al Cumplimiento de Condiciones Uniformes de Homologación y Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Piezas de Vehículos de Motor.* «Boletín Oficial del Estado» de 29 de octubre de 1992.

Polonia. 2 de octubre de 2001. Aplicación.

*Reglamento número 80 sobre Prescripciones Uniformes relativas a la Homologación de los Asientos de los Vehículos de Gran Capacidad para el Transporte de Viajeros en Relación a la Resistencia de los Asientos y de sus Anclajes, Anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, relativo al Cumplimiento de Condiciones Uniformes de Homologación y Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Piezas de Vehículos de Motor.* «Boletín Oficial del Estado» de 19 de mayo de 1994.

Polonia. 2 de octubre de 2001. Aplicación.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 30 de mayo de 2002.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

**11300** ACUERDO entre el Reino de España y la República de Panamá sobre transporte aéreo, hecho en Panamá el 7 de agosto de 2001.

#### ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE PANAMÁ SOBRE TRANSPORTE AÉREO

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

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

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

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

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

Han convenido lo siguiente:

## ARTÍCULO I

### Definiciones

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

a) El término Convenio significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes.

b) El término autoridades aeronáuticas significa, por lo que se refiere a España, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a Panamá, la Dirección de Aeronáutica Civil, o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este acuerdo que ejerzan las aludidas autoridades.

c) El término empresa aérea designada se refiere a cualquier empresa de transporte aérea que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente acuerdo, según lo establecido en el artículo III del mismo.

d) Los términos territorio, servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tienen el mismo significado que les dan los artículos 2 y 96 del Convenio.

e) el término acuerdo significa este acuerdo aéreo, su anexo y cualquier enmienda a los mismos.

f) el término rutas especificadas significa las rutas establecidas o a establecer en el anexo al presente acuerdo;

g) El término servicios convenidos significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas.

h) El término tarifa significa los precios que se fijan para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan.

i) El término capacidad significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave, y en relación con los servicios convenidos, significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta.

## ARTÍCULO II

### Derechos operativos

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente

acuerdo, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el anexo al mismo.

2. Las empresas aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras operen un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante.

b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.

c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el cuadro de rutas del anexo al presente acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico aéreo internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante, o procedente o con destino al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el anexo al presente acuerdo.

3. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte Contratante.

4. Ninguna disposición del presente acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derecho de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

## ARTÍCULO III

### Designación de empresas

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

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente artículo, conceder sin demora las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

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

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

## ARTÍCULO IV

### Revocaciones

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

a) Cuando no esté convencida de que dicha empresa esté constituida y tenga su principal centro de actividad en el territorio de la otra Parte Contratante, y sea titular de un certificado de Operador aéreo expedido por la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante.

b) cuando dicha empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos.

c) Cuando dicha empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente acuerdo.

d) Cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre seguridad previstas en los artículos XI y XII de este acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos XI y XII, y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1 de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

## ARTÍCULO V

### Exenciones

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

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

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante.

b) Piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado, y

d) Existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía impreso en el mismo y el material publi-

citario normal que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

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

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

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

## ARTÍCULO VI

### Tasas aeroportuarias

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

## ARTÍCULO VII

### Tarifas

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

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

3. Sin perjuicio de la aplicación de las normas sobre competencia y sobre protección de los usuarios que prevalezcan en cada Parte Contratante, ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para impe-

dir que se aplique una tarifa propuesta o siga aplicándose una tarifa vigente de una empresa designada de la otra Parte Contratante para el transporte internacional en los servicios contemplados en el presente acuerdo. Las Partes se limitarán a intervenir para:

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

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

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

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

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

## ARTÍCULO VIII

### Oportunidades comerciales

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá mantener en el territorio

de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario, así como sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el resto del personal deberán estar sujetos a las Leyes y Reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas Leyes y Reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, en base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las correspondientes autorizaciones de empleo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que hace mención el párrafo 1 de este artículo.

4. Cuando circunstancias especiales requieran la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos, en su caso, por las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante, serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada al país en cuestión de dicho personal.

5. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando o mientras las reglamentaciones aplicables a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la auto-asistencia, las condiciones establecidas para la prestación de tales servicios serán tan favorables como las generalmente aplicadas a las otras empresas aéreas internacionales.

6. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional los excedentes de los ingresos respecto a los gastos obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

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

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

10. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier empresa aérea desig-

nada de una Parte Contratante podrá concertar acuerdos de cooperación, tales como código compartido, fletamento parcial o arrendamiento, con:

a) Una empresa aérea o más de cualquiera de las Partes Contratantes;

b) Una empresa aérea o más de un tercer país, a condición de que todas las empresas aéreas que concierten dichos acuerdos:

- 1) Tengan la debida autorización;
- 2) Cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos acuerdos;
- 3) Ofrezcan la información adecuada a los pasajeros en el momento de adquirir el billete, notificando qué empresa es la que va a operar cada segmento de la ruta.

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

## ARTÍCULO IX

### Leyes y Reglamentos

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

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

## ARTÍCULO X

### Certificados y licencias

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

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

## ARTÍCULO XI

### Seguridad de las operaciones aéreas

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adop-

tadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta días siguientes, contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

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

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

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

a) Graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las correspondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio de Chicago.

b) Graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

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

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

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

clusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la compañía aérea.

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

## ARTÍCULO XII

### Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el Derecho Internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente acuerdo. Sin limitar la validez general de sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

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

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

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

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes

se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

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

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

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

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

## ARTÍCULO XIII

### Capacidad

1. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este acuerdo disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

2. Los servicios que presten las empresas aéreas designadas en cualquiera de las rutas especificadas en el anexo al presente acuerdo tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

3. En la operación de los servicios convenidos, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias de dichos servicios, la capacidad a ofrecer en la operación de los mismos, así como el tipo de aeronave a utilizar. No obstante lo anterior, cuando se trate de operaciones a puntos situados en terceros países, con derechos de tráfico de quinta libertad, las frecuencias y la capacidad a ofrecer por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán por acuerdo entre las respectivas autoridades aeronáuticas.

4. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos, treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones.

5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte Contratante no se ajusta a las normas y principios estipulados en este artículo podrá solicitar consultas conforme al artículo XVI del acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

## ARTÍCULO XIV

### Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos

con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas para su publicación. Cualquier dato estadístico adicional de tráfico que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes desee obtener de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

## ARTÍCULO XV

### Consultas

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

## ARTÍCULO XVI

### Modificaciones

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

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

## ARTÍCULO XVII

### Solución de controversias

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante negociaciones directas.

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

tro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

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

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

## ARTÍCULO XVIII

### Registro

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

## ARTÍCULO XIX

### Convenios multilaterales

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

## ARTÍCULO XX

### Entrada en vigor y denuncia

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

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

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

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

POR EL REINO DE ESPAÑA,  
*Carlos María Lojendio*  
*Pardo Manuel de Villena,*  
Embajador en Panamá

POR LA REPÚBLICA DE PANAMÁ,  
*José Alemán Healy,*  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

## ANEXO

Al acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de España y la República de Panamá

## CUADRO DE RUTAS

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

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

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

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

3. Las empresas aéreas designadas podrán omitir uno o varios puntos o alterar el orden de los mismos en las rutas indicadas en los apartados 1 y 2 de este anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida se halle situado en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a dichas empresas.

4. Los puntos intermedios y más allá establecidos en las rutas especificadas en los apartados 1 y 2 de este anexo, a ser explotados con derechos de tráfico de tercera y cuarta libertades, serán elegidos libremente por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante y podrán ser sustituidos por otros, previa notificación a la otra Parte Contratante, al menos treinta días antes del comienzo de dichas operaciones.

5. En la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas las empresas aéreas designadas por España y por Panamá disfrutarán de derechos de tráfico de quinta libertad en aquellos puntos y de conformidad con las condiciones que se establezcan por acuerdo entre las respectivas autoridades aeronáuticas en virtud de las disposiciones del artículo XIII.

6. En la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas las empresas aéreas designadas podrán disfrutar de derechos de parada con estancia en cualquier punto de las rutas establecidas en los apartados 1 y 2 de este anexo.

7. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes tendrán derecho a realizar vuelos exclusivos de carga desde puntos situados en sus respectivos territorios, vía puntos intermedios, a puntos situados en el territorio de la otra Parte Contratante y a puntos más allá, con plenos derechos de tráfico, sin limitación de capacidad y frecuencias.

El presente acuerdo entró en vigor el 10 de mayo de 2002, fecha de la última notificación cruzada entre las Partes comunicando el cumplimiento de las respectivas formalidades constitucionales, según se establece en su artículo XX.1.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 24 de mayo de 2002.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

## MINISTERIO DE JUSTICIA

**11301** *ORDEN JUS/1375/2002, de 31 de mayo, sobre organización y competencias de la Comisión Asesora de Libertad Religiosa.*

El Real Decreto 1159/2001, de 26 de octubre, por el que se regula la Comisión Asesora de Libertad Religiosa, dispone en su disposición transitoria única que

permanecerá vigente la Orden del Ministerio de Justicia de 31 de octubre de 1983, sobre organización y competencias de la Comisión Asesora de Libertad Religiosa, en todo aquello que no se oponga a dicho Real Decreto, hasta que sean dictadas las disposiciones precisas para el desarrollo del mismo conforme a la autorización contenida en su disposición final segunda.

La experiencia adquirida en los últimos años aconseja introducir en su organización y funcionamiento algunas modificaciones que faciliten el ejercicio de las competencias que le están atribuidas a la Comisión Asesora de Libertad Religiosa.

Uno de los objetivos de la presente disposición consiste en desarrollar adecuadamente lo previsto en el Real Decreto 1159/2001, antes mencionado, sobre la posibilidad de convocar a las reuniones de la Comisión a aquellas personas que puedan aportar información relevante sobre un asunto preciso. Estas personas, que no forman parte de la Comisión y asisten con voz pero sin voto, realizarán su contribución tanto mediante su presencia personal como con los estudios técnicos que les sean encomendados. No existe más limitación en cuanto a quiénes pueden colaborar de esta manera que la que se deriva de su relación con las materias que son competencia de la Comisión.

Por otra parte, con la finalidad de fijar un marco estable para las actividades de la Comisión y en atención a los principios de una buena administración, se atribuye a su Presidente, el Director general de Asuntos Religiosos, la responsabilidad de elaborar una previsión anual de los gastos derivados del funcionamiento de la Comisión, en la que se incluirán los derivados de las indemnizaciones, asistencias y retribución de ponencias y estudios técnicos, tanto de los miembros de la Comisión, como de las personas, antes señaladas, que colaboren en sus trabajos.

El funcionamiento de la Comisión Asesora de Libertad Religiosa se regula no sólo por las normas generales aplicables a los órganos colegiados y por las de carácter económico-administrativo, en cuanto sea necesario, así como por las específicas de este órgano consultivo, sino también por las normas que, en su caso, la propia Comisión pueda establecer para completarlas.

En consecuencia, de conformidad con la habilitación contenida en la disposición final segunda del Real Decreto 1159/2001, de 26 de octubre, por el que se regula la Comisión Asesora de Libertad Religiosa, y con la previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, dispongo:

1. Los órganos de la Comisión cuyas competencias, estructura y funcionamiento son regulados en esta disposición son: La Presidencia, el Pleno, la Comisión Permanente, los Vocales y el Secretario.

2. Al Director general de Asuntos Religiosos, además de las funciones atribuidas por el Real Decreto 1159/2001, de 26 de octubre, por el que se regula la Comisión Asesora de Libertad Religiosa, como Presidente de la misma, le corresponde:

2.1 Ostentar la representación de la Comisión.

2.2 Acordar la convocatoria de las sesiones ordinarias y extraordinarias del Pleno y de la Permanente de la Comisión, fijando el orden del día correspondiente. La convocatoria extraordinaria del Pleno será preceptiva cuando lo soliciten la mayoría de los Vocales.

2.3 Presidir y moderar las sesiones de la Comisión, excepto cuando lo haga el Ministro de Justicia, asegurando el cumplimiento de las Leyes.

2.4 Dirimir con su voto los empates en las votaciones para adoptar acuerdos.

2.5 Visar las actas y certificaciones de los acuerdos de la Comisión.

2.6 Dar posesión a los Vocales de la Comisión.