

No. 42400

**Netherlands
and
Argentina**

Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Argentina for air services (with annex). The Hague, 23 November 1993

Entry into force: *provisionally on 23 November 1993 by signature and definitively on 15 January 2004 by notification, in accordance with article 21*

Authentic texts: *Dutch, English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 20 February 2006*

**Pays-Bas
et
Argentine**

Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et Gouvernement de la République argentine relatif aux services aériens (avec annexe). La Haye, 23 novembre 1993

Entrée en vigueur : *provisoirement le 23 novembre 1993 par signature et définitivement le 15 janvier 2004 par notification, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 20 février 2006*

[DUTCH TEXT – TEXTE NÉERLANDAIS]

**Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der
Nederlanden en de Regering van de Argentijnse Republiek
inzake luchtdiensten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Argentijnse Republiek, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een verdrag te sluiten met het doel geregelde luchtdiensten in te stellen,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

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

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

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Argentijnse Republiek betreft, het Ministerie van Economische Zaken en Openbare Werken en Diensten - Secretariaat van Vervoer - Nationaal Directoraat van Luchtvervoer;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie te vervullen die verband houdt met dit Verdrag;

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

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

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

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

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

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

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

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit of van een ander type dan die welke op een ander deel worden gebruikt.

k. onder „geautomatiseerd boekingssysteem” (GBS) wordt verstaan: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over routetabellen, beschikbare plaatsen, prijzen en verwante diensten en door middel waarvan plaatsen kunnen worden geboekt en/of vliegbiljetten kunnen worden afgegeven en dat enkele of al deze faciliteiten ter beschikking van reisagenten stelt.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten in internationaal verkeer van lading in de vorm van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

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

- a. luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

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

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

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

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

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

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

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

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van dit Verdrag omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

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

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd. Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals

bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

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

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 16 van dit Verdrag.

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

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

Artikel 7

Commerciële activiteiten

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

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

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

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

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie,

onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij.

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

Artikel 8

Beginselen betreffende de exploitatie van de overeengekomen diensten

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

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

3. De overeengekomen diensten die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen worden aangeboden, dienen nauw aan te sluiten bij de behoeften van het publiek aan vervoer op de omschreven routes, en dienen in de eerste plaats gericht te zijn op het bieden van voldoende capaciteit, met een redelijke bezettingsgraad, om te voldoen aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers en/of lading, met inbegrip van post, afkomstig uit of bestemd voor het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de desbetreffende luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Het voorzien in vervoer van passagiers en lading, met inbegrip van post, aan boord genomen alsook afgezet op punten op de omschreven routes op de grondgebieden van andere Staten dan die welke de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, dient te geschieden overeenkomstig het algemene beginsel dat de capaciteit dient aan te sluiten bij:

- a. de behoefte aan vervoer van en naar het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- b. de behoefte aan vervoer van het gebied waardoor de overeengekomen dienst voert, overige vervoerdiensten van luchtvaartmaatschappijen van de Staten in dit gebied in aanmerking genomen;
- c. de behoefte aan exploitatie van doorgaande vluchten.

Artikel 9

Dienstregeling

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

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

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

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

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand die worden ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste Verdragsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

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

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

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

Artikel 11

Overmaking van gelden

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

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

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

Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te verrichten zodra zij de toestemming verkrijgen.

Artikel 12

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen

door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

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

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

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

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

Artikel 13

Erkenning van bewijzen en vergunningen

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

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

Artikel 14

Veiligheid

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

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

3. De Verdragsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Verdragsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 16 van dit Verdrag.

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

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke

gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 15

Overleg en wijziging

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

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

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

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

Artikel 16

Regeling van geschillen

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

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

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

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

Artikel 17

Beëindiging

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

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

Artikel 18

Registratie bij de ICAO

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

Artikel 19

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

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

2. Indien een door beide Verdragsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

Artikel 20

Werkings sfeer

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

Artikel 21

Inwerkingtreding

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

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

GEDAAN te 's-Gravenhage op 23 november 1993, in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen tussen de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

(w.g.) P. H. KOOIJMANS

(w.g.) J. R. H. MAIJ-WEGGEN

Voor de Regering van de Argentijnse Republiek

(w.g.) GUIDO DI TELLA

Bijlage

DEEL A

ROUTETABEL EN VERKEERSRECHTEN

1. Voor de Argentijnse Republiek:

Buenos Aires – tussenliggende punten in Zuid-Amerika – één punt in Afrika – tussenliggende punten in Europa – Amsterdam – verder gele-

gen punten in Europa en Tel Aviv, in beide richtingen, met de mogelijkheid punten op de route over te slaan en met derde-, vierde- en vijfde-vrijheidsverkeersrechten.

2. Voor het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam – tussenliggende punten in Europa – één punt in Afrika – tussenliggende punten in Zuid-Amerika – Buenos Aires – verder gelegen punten in Zuid-Amerika, in beide richtingen, met de mogelijkheid punten op de route over te slaan en met derde-, vierde- en vijfde-vrijheidsverkeersrechten.

DEEL B

CAPACITEIT EN FREQUENTIE

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van elk van beide Partijen heeft het recht drie (3) wekelijkse diensten te exploiteren met ieder type luchtvaartuig in alle klassen, ten einde zonder onderscheid vluchten met combitoestellen, passagiers-vrachtvluchten en postvluchten in te stellen, en/of vluchten met alleen vracht, op de in de routetabel omschreven vluchten.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van Argentinië heeft het recht haar drie wekelijkse diensten te exploiteren met gebruik van hetzij uitsluitend haar eigen vluchtnummer (code), hetzij in „code sharing” met Iberia, hetzij een combinatie van beide mogelijkheden.

Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Argentinië uitsluitend werkt in „code sharing” met Iberia, heeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Argentinië het recht vijf wekelijkse diensten te exploiteren.

Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Argentinië werkt met een combinatie van beide mogelijkheden, is het volgende van toepassing:

a. De eerste door Aerolineas Argentinas onder het eigen vluchtnummer geëxploiteerde wekelijkse dienst vervangt één wekelijkse dienst die in „code sharing” wordt geëxploiteerd;

b. De tweede door Aerolineas Argentinas onder het eigen vluchtnummer geëxploiteerde wekelijkse dienst vervangt twee wekelijkse diensten die in „code sharing” worden geëxploiteerd;

c. De derde door Aerolineas Argentinas onder het eigen vluchtnummer geëxploiteerde wekelijkse dienst vervangt de laatste twee wekelijkse diensten die in „code sharing” worden geëxploiteerd.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF ARGENTINA FOR AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Argentina, being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

b) The term "aeronautical authorities" means:

For the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Water Management;

For the Republic of Argentina the Ministry of Economy and Public Works and Services-Secretariat of Transport-National Directorate of Air Transport;

or in either case any person or body authorized to perform any functions related to this Agreement;

c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

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

f) The terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

g) The term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

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

I) the conditions governing the availability and applicability of a tariff; and

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

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

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

Article 2. Grant of Rights

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

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 3. Change of Aircraft

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

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector.

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

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

Article 4. Designation and Authorization

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

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

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

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

Article 5. Revocation and Suspension of Authorization

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

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

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

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

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 6. Tariffs

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

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

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

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

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

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

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

Article 7. Commercial Activities

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

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

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

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

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

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

Article 8. Principles Governing the Operation of the Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airline of the other Contracting Party.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at the points on the specified routes in the territories of the States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

c) the requirements of through airline operation.

Article 9. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party, thirty (30) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10. Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

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

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

Article 11. Transfer of Funds

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

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

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

Article 12. Application of Laws, Regulations and Procedures

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

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

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

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

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

Article 13. Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

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

Article 14. Security

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

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers

and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 16 of this Agreement.

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

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

Article 15. Consultation and Amendment

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

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

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

Article 16. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by

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

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

Article 17. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 18. Registration with ICAO

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

Article 19. Applicability of Multilateral Agreements

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

Article 20. Applicability

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

Article 21. Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed

each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

DONE in duplicate at The Hague, 23 November 1993, in the Netherlands, Spanish and English languages, each version being equally authentic. In the event of any inconsistencies, the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

P. H. KOOIJMANS

J. R. H. MAY-WEGGEN

For the Government of the Republic of Argentina:

GUIDO DI TELLA

ANNEX

PART A

ROUTE SCHEDULE AND TRAFFIC RIGHTS

1. For the Republic of Argentina

Buenos Aires - intermediate points in South America - one point in Africa - intermediate points in Europe - Amsterdam - points beyond in Europe and Tel Aviv, and vice versa with the possibility to omit route points and with 3rd, 4th and 5th Freedom Traffic Rights.

2. For the Kingdom of the Netherlands

Amsterdam - intermediate points in Europe - one point in Africa - intermediate points in South America - Buenos Aires - points beyond in South America, and vice versa with the possibility to omit route points and with 3rd, 4th and 5th Freedom Traffic Rights.

PART B

CAPACITY AND FREQUENCIES

1. The designated airline of either Party shall have the right to operate three (3) weekly services with any type of aircraft in any configuration, in order to establish indistinctly combi-flights, passenger-cargo and mail flights, and/or all-cargo flights on the routes specified in the Route Schedule.

2. The designated airline of Argentina shall have the right to operate its three weekly services either exclusively using its own designator code, or in code sharing with Iberia or by combining these two modalities.

In case the designated airline of Argentina operates exclusively in code sharing with Iberia, the designated airline of Argentina shall have the right to operate five weekly services.

In case the designated airline of Argentina operates under combination of both modalities, the following will apply:

a) The first weekly service operated by Aerolinea Argentinas under its own designator code, shall substitute one weekly service operated in code sharing;

b) The second weekly service operated by Aerolinea Argentinas under its own designator code, shall substitute two weekly services operated in code sharing;

c) The third weekly service operated by Aerolinea Argentinas under its own designator code, shall substitute the last two weekly services operated in code sharing.

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la República Argentina sobre servicios aéreos

El Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la República Argentina,

Siendo partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944;

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

Deseando celebrar un Acuerdo a los fines de establecer servicios aéreos,

han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

A los fines del presente Acuerdo y su anexo, y salvo que el contexto lo requiera de otro modo:

a) el término «la Convención» se refiere a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, e incluye todo Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicha Convención y toda modificación a los Anexos o a la Convención en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones estén en vigencia o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) el término «autoridades aeronáuticas» se refiere:

para el Reino de los Países Bajos, al Ministro de Transporte, Obras Públicas y Gestión de Aguas;

para la República Argentina, al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos - Secretaría de Transporte - Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial;

o en cualquiera de esos casos, a toda persona u organismo autorizado para realizar funciones relacionadas con el presente Acuerdo.

c) el término «aerolínea designada» se refiere a la aerolínea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo;

d) el término «territorio» referido a un Estado tiene el significado que se le asigna en virtud del Artículo 2 de la Convención;

e) los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «aerolínea» y «escalas para fines que no sean de tráfico» tienen el significado que respectivamente se les asignaron en el Artículo 96 de la Convención;

f) los términos «servicio acordado» y «ruta especificada» se refieren respectivamente al servicio aéreo internacional de conformidad con el artículo 2 del presente Acuerdo y a la ruta especificada en la Sección pertinente del Anexo del presente Acuerdo;

g) el término «provisiones» se refiere a los artículos de consumo para ser utilizados o vendidos a bordo de la aeronave durante el vuelo, incluyendo los suministros de economato;

h) el término «Acuerdo» se refiere al presente Acuerdo, su Anexo redactado en función del mismo y a toda modificación al presente Acuerdo o al Anexo;

i) el término «tarifa» se refiere a toda suma abonada o a ser abonada a la aerolínea, directamente o a través de sus agentes, por cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluyendo el correo) en el aerotransporte, incluyendo:

I. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de una tarifa, y

II. los gastos y condiciones por cualquier servicio accesorio a dicho transporte que sea ofrecido por las aerolíneas.

j) el término «cambio de aeronave» se refiere a la operación de uno de los servicios acordados por una aerolínea designada de tal manera que uno o más sectores de la ruta sean cubiertos por una aeronave de distinta capacidad a las usadas en otro sector.

k) el término «Sistema de Reserva Computarizado» (CRS) se refiere al sistema computarizado que contiene la información relativa a los horarios de vuelo, disponibilidad de asientos, pasajes y servicios conexos y a través del cual se pueden efectuar reservas y/o extender pasajes y que pone todos o una parte de estos servicios a la disposición de los agentes de viaje.

Artículo 2

Concesión de Derechos

1. Salvo disposición en contrario estipulada en el Anexo, cada Parte Contratante otorga a la otra Parte, los siguientes derechos para la gestión de aeronavegación internacional por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante:

a) el derecho de volar a través del territorio sin aterrizar;

b) el derecho de efectuar escalas en su territorio para fines que no sean de tráfico; y

c) cuando se opera un servicio acordado sobre una ruta especificada, el derecho de efectuar aterrizajes en su territorio para el ascenso y descenso de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación.

2. El párrafo 1 del presente Artículo no otorga bajo ningún concepto el derecho a la aerolínea de una Parte Contratante de participar en el transporte aéreo entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3

Cambio de Aeronave

1. Cada aerolínea designada podrá, según su criterio y en cualquiera o en todos los vuelos de los servicios acordados, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante o en cualquier punto de las rutas especificadas, siempre que:

a) la aeronave que se usa más allá del punto de cambio de aeronave será programada en coincidencia con la aeronave de entrada o de salida según sea el caso;

b) en el caso de que se produzca el cambio de una aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante, y cuando se opere más de una aeronave más allá del punto de cambio, sólo una de esas aeronaves podrá tener el mismo tamaño y ninguna podrá ser más grande que la aeronave utilizada en el sector de tercera y cuarta libertad.

2. A los fines de las operaciones de cambio de una aeronave, una aerolínea designada podrá utilizar su propio equipo y conforme a las reglamentaciones nacionales, equipo alquilado, y podrá operar en virtud de las disposiciones comerciales acordadas con otra aerolínea.

3. Toda aerolínea designada podrá usar números de vuelo idénticos o diferentes para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

Artículo 4

Designación y autorización

1. Cada Parte Contratante, mediante notificación escrita enviada por la vía diplomática a la otra Parte Contratante, tendrá derecho a designar una aerolínea para que opere servicios aéreos en las rutas especificadas en el Anexo y a sustituir otra aerolínea por una aerolínea previamente designada.

2. Al recibir dicha notificación, cada Parte Contratante deberá, sin demoras, otorgar a la aerolínea así designada por la otra Parte Contratante las autorizaciones de operación correspondientes conforme a las disposiciones del presente Artículo.

3. Al recibir la autorización de operación que se menciona en el párrafo 2 del presente Artículo la aerolínea designada podrá, en cualquier momento, comenzar a operar los servicios acordados en su totalidad o en parte, siempre que ésta cumpla con las disposiciones del presente Acuerdo y que las tarifas para dichos servicios se hayan establecido de conformidad con las disposiciones del Artículo 6 del presente Acuerdo.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negar el otorgamiento de las autorizaciones de operación mencionadas en el párrafo 2 del pre-

sente Artículo o de otorgar dicha autorización conforme a las condiciones que considere necesarias para que la aerolínea designada ejerza los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, cuando dicha Parte Contratante no esté conforme con que la propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea se confieran a la Parte Contratante que designa a la aerolínea o a sus nacionales o a ambos.

Artículo 5

Revocación y suspensión de autorizaciones

1. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de denegar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 4 con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte Contratante como asimismo de revocar o suspender dichas autorizaciones o imponer condiciones:

a) en el caso de que dicha aerolínea no reúna los requisitos estipulados por las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante en virtud de las leyes y reglamentaciones que normal y razonablemente estas autoridades aplican de conformidad con la Convención;

b) en el caso de incumplimiento por parte de dicha aerolínea de las leyes y reglamentaciones de dicha Parte Contratante;

c) en el caso de que no estén conformes con que la propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea se encuentre en manos de la Parte Contratante que designa a la aerolínea o sus nacionales; y

d) en caso de que la aerolínea de algún modo no operara de conformidad con las condiciones prescriptas en el presente Acuerdo.

2. A menos que sea esencial la inmediata acción para evitar futuras violaciones a las leyes y reglamentaciones precedentemente mencionadas, los derechos enumerados en el párrafo 1 del presente Artículo serán ejercidos solamente después de haberse efectuado consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Salvo disposición en contrario de las Partes Contratantes, dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

Artículo 6

Tarifas

1. Las tarifas que las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes fijen para el transporte entre sus territorios serán las que aprueben las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y se establecerán a niveles razonables considerando debidamente todos los factores relevantes, incluyendo costo de operación, beneficio razonable y las tarifas de otras aerolíneas para cualquier sector de la ruta especificada.

2. Las tarifas que se mencionan en el párrafo 1 del presente Artículo, cuando sea factible, serán acordadas por las aerolíneas designadas mediante el uso de los procedimientos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional para la estipulación de tarifas. Cuando esto no sea posible, las tarifas serán acordadas entre las aerolíneas designadas. En todos los casos las tarifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Todas las tarifas así acordadas serán presentadas para la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes con una antelación mínima de sesenta (60) días a la fecha propuesta para su introducción; salvo que dichas autoridades acuerden reducir este período para casos especiales.

4. La aprobación de las tarifas podrá otorgarse en forma expresa, pero en caso de que las autoridades aeronáuticas no hayan expresado desaprobación dentro de los treinta (30) días a partir de la fecha de la presentación conforme con el párrafo 3 del presente Artículo, las tarifas serán consideradas aprobadas. En caso de que el período para la presentación sea reducido conforme lo estipulado en el párrafo 3 del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas podrán acordar que el período dentro del cual se debe notificar la desaprobación deberá reducirse como corresponde.

5. En caso de que una tarifa no pudiera ser acordada de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo, o si durante el período correspondiente de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo, una autoridad aeronáutica le notificara a la otra autoridad aeronáutica que ha desaprobado cualquier tarifa acordada en virtud de las disposiciones del párrafo 2 del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes procurarán determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

6. Si las autoridades aeronáuticas no pudieran estar de acuerdo con una tarifa que se les ha presentado en virtud del párrafo 3 del presente Artículo, o con la determinación de una tarifa en virtud del párrafo 5 del presente Artículo, la controversia será solucionada de conformidad con las disposiciones del Artículo 16 del presente Acuerdo.

7. Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones del presente Artículo seguirán en vigencia hasta que se hayan establecido las nuevas tarifas.

8. Las aerolíneas designadas de ambas Partes contratantes no podrán cobrar tarifas diferentes a las aprobadas de conformidad con las disposiciones del presente Artículo.

Artículo 7

Actividades Comerciales

1. Las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán autorización para:

a) establecer en el territorio de la otra Parte Contratante las oficinas de promoción de transporte aéreo y venta de pasajes aéreos así como también otras instalaciones requeridas para el suministro del transporte aéreo;

b) vender pasajes de transporte aéreo directamente o a través de sus agentes en el territorio de la otra Parte Contratante y a criterio de esa aerolínea.

2. A la aerolínea designada de una Parte Contratante se le permitirá ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a su personal gerencial, comercial, operacional y técnico que pueda requerirse en conexión con el suministro de aerotransportación.

3. Estos requerimientos de personal, a opción de la aerolínea designada, podrán ser cubiertos por su propio personal o mediante el uso de servicios de cualquier otra organización, compañía o aerolínea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante, y esté autorizada a prestar dichos servicios en el territorio de la otra Parte Contratante.

4. Las actividades mencionadas precedentemente serán llevadas a cabo de conformidad con las leyes y reglamentaciones de la otra Parte contratante.

Artículo 8

Principios que reglamentan la Operación de los Servicios Acordados

1. Las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán las mismas y justas oportunidades para participar en el aerotransporte internacional contemplado en el presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante tomará las medidas pertinentes dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas injustas que en forma adversa afecten la posición competitiva de la aerolínea de la otra Parte Contratante.

3. Los servicios acordados suministrados por las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes tendrán una estrecha relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas y deberán tener como objetivo primordial el suministro de un coeficiente de carga razonable adecuado para acceder a las necesidades actuales y razonablemente previstas para el transporte de pasajeros y/o carga, incluyendo el correo que llega de o está destinado al territorio de la Parte Contratante que ha designado la aerolínea. El suministro sobre trans-

porte de pasajeros y carga incluyendo el correo, embarcados o desembarcados en los puntos de las rutas especificadas en los territorios de los Estados que no sean los que designaron la aerolínea deberán prestar conformidad con los principios generales de que la capacidad estará relacionada con:

- a) los requerimientos de tráfico ya sea hacia o desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la aerolínea;
- b) los requerimientos de tráfico de la zona a través de la cual pasa el servicio acordado, después de tomar en cuenta los otros servicios de transporte establecidos por aerolíneas de los Estados que están comprendidos en el área; y
- c) los requerimientos de operación directa de la aerolínea.

Artículo 9

Programa de vuelo

1. La aerolínea designada por una de las Partes Contratantes notificará con treinta (30) días de antelación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante el programa de vuelo de sus servicios propuestos, especificando la frecuencia, tipo de aeronave, configuración y número de asientos disponibles al público.

2. La aerolínea designada podrá presentar directamente a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las solicitudes de permisos para operar vuelos adicionales a fin de que dicha Parte las apruebe.

Artículo 10

Impuestos, derechos aduaneros y cargas

1. La aeronave que una aerolínea designada de cualquiera de las Partes Contratantes opere en un servicio aéreo internacional así como también su equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones para aeronaves (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo, así como el material de promoción y propaganda conservados a bordo de dicha aeronave estarán exentos de todo impuesto, arancel de inspección y derecho aduanero y demás cargas y gravámenes nacionales o locales similares cuando éstos arriben al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. Con respecto al equipo regular, los repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones introducidos en el territorio de una Parte Contratante o por o en representación de una aerolínea designada de la otra Parte Contratante o a bordo de la aeronave operada por dicha aerolínea designada y destinada únicamente para uso a bordo de la aeronave mientras se opera un servicio internacional, estarán exentos de los

impuestos y gravámenes incluyendo derechos aduaneros y aranceles de inspección que se apliquen en el territorio de la primera Parte Contratante aún cuando estos suministros sean utilizados en los trayectos de viaje realizados sobre el territorio de la Parte Contratante en la que se subieron a bordo.

Los artículos mencionados precedentemente podrán ser sometidos a supervisión y control aduanero.

Las disposiciones del presente párrafo no podrán ser interpretadas de manera tal que una Parte Contratante quede sujeta a la obligación de reembolsar los derechos aduaneros que ya han sido impuestos sobre los mismos artículos mencionados anteriormente.

3. El equipo regular aerotransportado, los repuestos, suministros de combustibles y lubricantes y provisiones de la aeronave que se retienen a bordo de una aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte, quienes podrán solicitar la supervisión de estos materiales hasta el momento en que sean reexportados o bien que se disponga de ellos de conformidad con las reglamentaciones aduaneras.

Artículo 11

Transferencia de Fondos

1. Las aerolíneas de las Partes Contratantes tendrán la libertad de vender los servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya fuere directamente o a través de un agente, en cualquiera de las monedas.

2. Las aerolíneas de las Partes Contratantes tendrán la libertad de transferir del territorio donde se realizó la venta a sus propios territorios el excedente, en el territorio de venta, de lo desembolsado por gastos. Se incluirán en dicha transferencia neta las ganancias obtenidas de las ventas, efectuadas directamente o a través de agentes, de los servicios aéreos, y de servicios auxiliares o complementarios, y el interés comercial normal devengado por dichos ingresos durante su permanencia en depósito a la espera de ser transferidos.

3. Las aerolíneas de las Partes Contratantes recibirán la autorización para dicha transferencia dentro de un máximo de treinta (30) días con posterioridad a la solicitud, en una moneda de libre convertibilidad, a la tasa de cambio oficial para conversión de la moneda local, vigente en la fecha de la venta.

Las aerolíneas de las Partes Contratantes tendrán la libertad de realizar la transferencia efectiva una vez recibida la autorización.

Artículo 12

Aplicación de las Leyes, Reglamentaciones y Procedimientos

1. Las leyes, reglamentaciones y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes concernientes a la entrada o salida de su territorio de la aeronave que opera en los servicios aéreos internacionales, o a la operación y pilotaje de dicha aeronave, serán cumplidos por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante al momento de la entrada y hasta e inclusive el momento de la salida de dicho territorio.

2. Las leyes, reglamentaciones y procedimientos de cualquiera de las Partes Contratantes concernientes a inmigración, pasaportes u otros documentos autorizados de viaje, entrada, salida, aduana y cuarentena serán cumplidos por o en beneficio de las tripulaciones, pasajeros, cargas y correspondencia transportada por aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante al momento de la entrada y hasta e inclusive el momento de la salida del territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no salgan del área del aeropuerto reservado para tal fin, salvo en lo relativo a medidas de seguridad contra la violencia y piratería aérea, estarán sujetos únicamente a un control simple. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos del pago de derechos aduaneros y otras tasas similares.

4. Los derechos y gravámenes aplicados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes a las operaciones de las aeronaves de la otra Parte Contratante para el uso de los aeropuertos y otras instalaciones aéreas dentro del territorio de la Primera Parte Contratante, no serán superiores a aquellos aplicados a las operaciones de cualquier otra aerolínea que realice operaciones similares.

5. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a cualquier otra aerolínea sobre la aerolínea designada de la otra Parte Contratante respecto de la aplicación de sus reglamentaciones sobre aduana, inmigración, cuarentena y otras normas similares; ni en el uso de los aeropuertos, rutas aéreas y servicios de tráfico aéreo e instalaciones conexas de su dependencia.

Artículo 13

Reconocimiento de Certificados y Licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias emitidas, o convalidadas, por una de las Partes Contratantes y aún vigentes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a los fines de la operación de los servicios acordados en las rutas especi-

ficadas, siempre que dichos certificados o licencias hubieran sido emitidos, o convalidados, de conformidad con las normas establecidas en virtud de la Convención.

No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para los vuelos efectuados por encima de su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo 14

Seguridad

1. Las Partes Contratantes acuerdan brindarse asistencia recíproca según fuere necesario con el objeto de evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilegales contra la seguridad de la aeronave, los aeropuertos e instalaciones de la aeronavegación o cualquier otra amenaza a la seguridad en la aviación.

2. Cada Parte Contratante acuerda observar disposiciones de seguridad no-discriminatorias y generalmente aplicables requeridas por la otra Parte Contratante para entrar al territorio de la otra Parte Contratante y tomar las medidas adecuadas para la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano. Cada Parte Contratante considerará debidamente toda solicitud de la otra Parte Contratante sobre medidas de seguridad especiales para sus aeronaves o pasajeros para cubrir una amenaza determinada.

3. Las Partes Contratantes actuarán de manera compatible con las disposiciones de seguridad aplicables para la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional. Si una de las Partes Contratantes se apartara de dichas disposiciones, la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas con esa Parte Contratante. Salvo disposición en contrario de las Partes Contratantes, dichas consultas comenzarán dentro del período de sesenta (60) días posterior a la fecha de recepción de dicha solicitud. La falta de un acuerdo satisfactorio podría constituir fundamento para la aplicación del Artículo 17 del presente Acuerdo.

4. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Delitos y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de una Aeronave, firmada en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmada en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y la Convención para la Represión de Actos Ilegales Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de septiembre de 1971, en tanto ambas Partes Contratantes sean parte en estas Convenciones.

5. Cuando tuviera lugar un incidente, o amenaza de incidente, de apoderamiento ilícito de una aeronave u otros actos ilegales contra la segu-

ridad de las aeronaves, los aeropuertos e instalaciones de aeronavegación, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones destinadas a poner fin de manera rápida y segura a dicho incidente o amenaza a los mismos.

Artículo 15

Consultas y Enmiendas

1. Con el ánimo de cooperar estrechamente las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán recíprocamente en forma periódica con el objeto de asegurar la instrumentación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar efectuar consultas con el fin de modificar el presente Acuerdo o su Anexo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días subsiguientes a la fecha de recibo de la solicitud por la otra Parte Contratante, salvo disposición en contrario. Dichas consultas podrán efectuarse a través de conversaciones o por correspondencia.

3. Cualquier modificación al presente Acuerdo convenida por las Partes Contratantes, entrará en vigor en la fecha en que las Partes Contratantes se hayan comunicado recíprocamente por escrito el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

4. Toda modificación al Anexo del presente Acuerdo será convenida por escrito entre las autoridades aeronáuticas y entrará en vigor en la fecha establecida por dichas autoridades.

Artículo 16

Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna controversia entre las Partes Contratantes respecto de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes tratarán en primer lugar de resolverla mediante negociaciones recíprocas.

2. Si las Partes Contratantes no arribaran a una solución mediante la negociación, la controversia podrá, a pedido de cualquiera de las Partes Contratantes, ser sometida a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno a ser nombrado por cada Parte Contratante y el tercero a ser designado mediante acuerdo entre los dos árbitros así elegidos, siempre que ese tercer árbitro no sea nacional de alguna de las Partes Contratantes. Cada Parte Contratante designará un árbitro dentro del período de sesenta (60) días subsiguiente a la fecha de recibo por una de las Partes Contratantes de la nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje en la controversia, y el tercer árbitro será designado

dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes Contratantes no designara a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hubiera acuerdo respecto del tercer árbitro en el período especificado, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con toda decisión tomada en virtud del párrafo 2 del presente Artículo.

Artículo 17

Denuncia

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento notificar por escrito y por la vía diplomática a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo.

Dicha notificación será simultáneamente comunicada a la Organización de la Aviación Civil Internacional. En ese caso el presente Acuerdo finalizará doce (12) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante salvo que la notificación de denuncia fuera retirada mediante acuerdo antes de la expiración de este período. Si la otra Parte Contratante no acusara recibo de la notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de la Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

Artículo 18

Registro en ICAO (Organización de la Aviación Civil Internacional)

El presente Acuerdo y toda modificación al mismo serán registrados en la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Artículo 19

Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales

1. Se aplicarán al presente Acuerdo las disposiciones de la Convención.

2. Si un acuerdo multilateral relativo a cualquier cuestión contemplada en el presente Acuerdo, aceptado por ambas Partes, entrara en vigor, las disposiciones de ese acuerdo reemplazarán a las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

Artículo 20

Aplicabilidad

Con respecto al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará al Reino solamente en Europa.

Artículo 21

Entrada en vigor

El presente Acuerdo se aplicará provisoriamente desde la fecha de su firma y entrará en vigor a partir de la fecha en que las Partes Contratantes se comuniquen recíprocamente por escrito que se ha cumplido con las formalidades constitucionalmente requeridas al efecto en sus respectivos países.

EN FE DE LO CUAL, los firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han suscripto el presente Acuerdo.

HECHO en dos originales en La Haya, el 23 de noviembre de 1993, en los idiomas neerlandés, español e inglés, siendo ambos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación prevalecerá la versión en inglés.

Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos

(fdo) P. H. KOOIJMANS

(fdo) J. R. H. MAIJ-WEGGEN

Por el Gobierno de la República Argentina

(fdo) GUIDO DI TELLA

Anexo

PARTE A

PLAN DE RUTAS Y DERECHOS DE TRAFICO

1. Para la República Argentina

Buenos Aires - puntos intermedios en América del Sur - un punto en África - puntos intermedios en Europa - Amsterdam - puntos más allá en Europa y Tel Aviv, y viceversa con la posibilidad de omitir puntos de la ruta y con derechos de tráfico de la Tercera, Cuarta y Quinta libertad.

2. Para el Reino de los Países Bajos

Amsterdam - puntos intermedios en Europa - un punto en África - puntos intermedios en América del Sur - Buenos Aires - puntos más allá en América del Sur, y viceversa con la posibilidad de omitir puntos de la ruta y con derechos de tráfico de Tercera, Cuarta y Quinta Libertad.

PARTE B

CAPACIDAD Y FRECUENCIAS

1. La aerolínea designada de cualquiera de las Partes tendrá el derecho de operar tres (3) servicios semanales con cualquier tipo de aeronave de cualquier configuración, a fin de establecer indistintamente vuelos combinados -vuelos de pasajero-carga y correspondencia, y/o vuelos de carga pura en las rutas especificadas en el Programa de Rutas.

2. La aerolínea designada de la Argentina tendrá el derecho de operar sus tres servicios semanales ya fuere exclusivamente utilizando su propio código de designación, o el código compartido con Iberia o combinando estas dos modalidades.

En caso de que la aerolínea designada de la Argentina operara exclusivamente con el código compartido con Iberia, la aerolínea designada de la Argentina tendrá el derecho de operar cinco servicios semanales.

En caso de que la aerolínea designada de la Argentina operara combinando las dos modalidades, se aplicará lo siguiente:

a) El primer servicio semanal operado por Aerolíneas Argentinas con su propio código de designación, substituirá un servicio semanal operado con código compartido;

b) El segundo servicio semanal operado por Aerolíneas Argentinas con su propio código de designación, substituirá dos servicios semanales operados con código compartido;

c) El tercer servicio semanal operado por Aerolíneas Argentinas con su propio código de designación, substituirá a los últimos dos servicios semanales operados con código compartido.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE RELATIF
AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République argentine,

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

Désireux de contribuer aux progrès de l'aviation civile internationale;

Souhaitant conclure un Accord aux fins d'établir des services aériens;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement, apporté aux annexes ou à la Convention en vertu de ses articles 90 et 94, pour autant que ces annexes et ces amendements soient entrés en vigueur entre les deux Parties contractantes ou aient été ratifiés par elles.

b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne :

Pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux;

Pour la République argentine, le Ministère de l'économie et des travaux publics et des services : Secrétariat au transport - Direction nationale du transport aérien;

ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toute fonction découlant du présent Accord.

c) l'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne toute entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) le terme « territoire », s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'article 2 de la Convention;

e) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue respectivement l'article 96 de la Convention.

f) les expressions « service convenu » et « route indiquée » désignent des services aériens internationaux conformément à l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans la Section appropriée de l'Annexe au présent Accord respectivement;

g) le terme « provisions » désigne les articles prêts à la consommation destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

h) le terme « Accord » désigne le présent Accord, l'Annexe établie en application de l'Accord et tous amendements à l'Accord ou à l'Annexe.

i) le terme « tarif » désigne toute somme payée ou à payer aux entreprises aériennes, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport de passagers et (de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier) par voie de transport aérien, y compris :

I) les conditions régissant l'établissement et l'application d'un tarif; et

II) les coûts des services auxiliaires offerts au cours du transport par les entreprises aériennes et les conditions de leur prestation;

j) l'expression « changement d'aéronef » s'entend du cas où une entreprise désignée, assurant un service convenu, utilise sur un ou plusieurs tronçons de sa route des aéronefs de capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur un autre tronçon;

k) l'expression « système informatique de réservation » (SIR) s'entend d'un système informatique où figurent des renseignements sur les horaires des vols, les places disponibles, les tarifs voyageurs et autres prestations, et qui permet de faire des réservations, de délivrer des billets et d'offrir certaines ou la totalité de ces facilités aux agences de voyage.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante offre à l'autre Partie contractante, sauf le cas des exceptions indiquées à l'Annexe, les droits suivants afin de permettre à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante d'assurer des transports aériens internationaux :

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit de faire, sur son territoire, des escales non commerciales; et

c) lors de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale sur son territoire afin d'embarquer et de débarquer, séparément ou en combinaison des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à une entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'assurer un transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Changements d'aéronef

1. Chaque entreprise désignée peut, à son gré, sur l'un quelconque ou sur tous les vols effectués pour assurer des services convenus, changer d'aéronef sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou en tout point des routes indiquées, à condition que :

a) les horaires des aéronefs utilisés au-delà du point de changement coïncident avec ceux des aéronefs arrivant ou partant, selon le cas;

b) en cas de changement sur le territoire de l'autre Partie contractante et si plus d'un aéronef est utilisé au-delà du point de changement, un seul aéronef au maximum soit de

dimension égale et aucun de taille plus grande que celui utilisé au titre de la troisième et de la quatrième liberté.

2. Aux fins des changements d'aéronef, les entreprises désignées peuvent utiliser leur propre matériel et, sous réserve des réglementations nationales, du matériel en crédit-bail, et elles peuvent conclure des accords commerciaux avec une autre compagnie aérienne.

3. Les entreprises désignées peuvent utiliser des numéros de vols différents ou identiques sur les tronçons desservis par d'autres aéronefs.

Article 4. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, moyennant notification écrite par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien en vue d'exploiter les services aériens sur les routes indiquées à l'Annexe et de remplacer l'entreprise ainsi désignée par une autre.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante, sous réserve des dispositions du présent article, délivre sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise ainsi désignée par l'autre Partie contractante.

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, commencer à assurer en partie ou en totalité les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et d'avoir établi des tarifs pour ses services conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de subordonner aux conditions qu'elle peut juger nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits visés à l'article 2 du présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, ou par des nationaux de cette Partie ou par les deux.

Article 5. Révocation et suspension de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes ont le droit de retirer les autorisations visées à l'article 4 aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, de les révoquer ou de les suspendre, ou encore d'imposer des conditions :

a) si les entreprises en question ne remplissent pas, de l'avis des autorités aéronautiques de cette Partie contractante, les conditions voulues en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités conformément à la Convention;

b) si ces entreprises ne se conforment pas aux lois et règlements de la Partie contractante en question;

c) si lesdites autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de ces entreprises et leur contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui les a désignées ou par des nationaux de cette Partie; et

d) si les entreprises en question manquent de toute autre façon à se conformer aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'agir immédiatement pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements précités, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne sont exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf accord contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande.

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs qu'appliquent les entreprises désignées par les Parties contractantes pour les transports entre leurs territoires sont approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et sont fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation, y compris les frais d'exploitation, des marges bénéficiaires raisonnables et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises aériennes sur un tronçon quelconque de la route indiquée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article doivent, toutes les fois que cela est possible, être fixés de concert par les entreprises désignées, conformément aux procédures de l'Association du transport aérien international pour l'établissement des tarifs. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, leur application est subordonnée à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs ainsi fixés de concert sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soixante jours au moins avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si lesdites autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné de façon express ou, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés. Si le délai de dépôt est réduit, comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir de réduire en conséquence le délai de notification d'un désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut être fixé conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si dans le délai applicable conformément au paragraphe 4, une des autorités aéronautiques signifie à l'autre qu'elle conteste un tarif agréé conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de déterminer le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur la détermination d'un tarif conformément au paragraphe 5, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne peuvent pas appliquer des tarifs différents de ceux qui ont été agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 7. Activités commerciales

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes sont autorisées :

a) à établir, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux de promotion des transports aériens et de vente de titres de transport, ainsi que les autres installations nécessaires pour fournir des services de transport aérien;

b) à vendre directement, ou à leur discrétion par l'entremise de leurs agents, des titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à faire entrer et à employer sur le territoire de l'autre Partie contractante les personnels de direction, commercial, opérationnel et technique nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent, au choix des entreprises désignées, être satisfaits par leur propre personnel ou en utilisant les services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer des prestations de cette nature sur le territoire de ladite Partie.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes doivent avoir la possibilité de participer dans des conditions égales et équitables aux transports aériens internationaux qui font l'objet du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes les formes de discrimination ou pratiques de concurrence déloyale susceptibles de porter atteinte à la compétitivité de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

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

a) aux besoins du trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des États de la région; et

c) aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 9. Conditions d'exploitation

1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours à l'avance les horaires des services qu'elles entendent assurer, en précisant leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'assurer des vols supplémentaires peuvent être déposées directement par les entreprises désignées, pour approbation, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10. Taxes, douanes et redevances

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et en lubrifiants, les provisions (y compris les provisions de bouche, boissons et tabac), ainsi que tout le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, à condition que cet équipement, ces approvisionnements et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et en lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, introduits sur le territoire d'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer les services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris des droits de douane et des frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles visés ci-dessus.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et en lubrifiants et les provisions de bord conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 11. Transfert de fonds

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont toute latitude de vendre, contre n'importe quelle devise, des services de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes sont libres de transférer du territoire où la vente a été réalisée à leur territoire national l'excédent, enregistré sur le territoire de vente, des recettes sur les dépenses. Sont compris dans ces transferts nets, les revenus des ventes réalisées directement ou par l'entremise d'agents, les services de transport aérien et des prestations auxiliaires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux perçus sur les recettes déposées en attendant le transfert.

3. Les entreprises aériennes des Parties contractantes reçoivent, dans les trente (30) jours au plus suivant le dépôt de la demande, l'agrément de transfert en une devise librement convertible, au taux de change officiel pratiqué pour la conversion de la devise locale à la date de la vente. Les entreprises aériennes des Parties contractantes sont libres de procéder au transfert demandé dès réception de l'agrément.

Article 12

Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des aéronefs effectuant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs, sont respectés par les aéronefs de l'autre Partie contractante lors de leur entrée sur ledit territoire et jusqu'à leur départ y compris.

2. Les lois, règlements et procédures de chacune des Parties contractantes relatives à l'immigration, aux passeports ou autres titres de voyage agréés à l'entrée, aux autorisations de survol, aux douanes et à la quarantaine doivent être respectés par ou pour le compte des équipages, des passagers, du fret et du courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lors de leur entrée sur le territoire de ladite Partie et jusqu'à leur départ y compris.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne sont soumis, sauf en matière de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne, qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances appliqués sur le territoire de chacune des Parties contractantes à l'activité des entreprises de l'autre Partie contractante, au titre de l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes sur le territoire de la première Partie contractante, ne sont pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que celles désignées par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements similaires, ou pour l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et installations connexes sous son contrôle.

Article 13. Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition toutefois que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés et validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres nationaux par l'autre Partie contractante.

Article 14. Sécurité

1. Les Parties contractantes conviennent de se prêter l'assistance nécessaire en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation.

2. Chacune des Parties contractantes convient de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables requises par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à obtenir des mesures spéciales de sécurité pour ses aéronefs ou ses passagers en cas de menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions appropriées en matière de sécurité aérienne établie par l'Organisation civile internationale. Si une Partie contractante déroge à ses dispositions, l'autre Partie contractante peut demander qu'il soit procédé à des consultations. A moins que les Parties contractantes en conviennent autrement, ces consultations débutent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une telle demande. Le défaut d'entente satisfaisante peut constituer un motif d'application de l'article 16 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigée contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant que les Parties contractantes aient toutes deux adhéré auxdites Conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident de la capture illicite d'un aéronef ou autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications en vue de mettre rapidement et sans danger fin à l'incident ou à la menace en question.

Article 15. Consultation et amendement

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin d'assurer la mise en œuvre et la bonne application des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son Annexe. Ces consultations débutent dans les soixante (60) jours suivant la date de la réception de la demande par l'autre Partie contractante à moins que les Parties en soient convenues autrement. Ces consultations peuvent être effectuées de vive voix ou par correspondance.

3. Toute modification du présent Accord décidée par les Parties contractantes prend effet à la date à laquelle celles-ci se sont informées par écrit de l'accomplissement de leurs exigences constitutionnelles respectives.

4. Toute modification de l'Annexe au présent Accord est décidée par écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet à une date à déterminer par lesdites autorités.

Article 16. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième convenu entre les deux arbitres ainsi désignés à condition que ce tiers arbitre ne soit pas un national d'aucune des Parties contractantes. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours, à compter de la date de réception par l'une d'elles d'une note diplomatique demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage et le tiers arbitre est choisi dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son propre arbitre dans le délai de soixante jours ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre Partie contractante de désigner un ou des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en vertu du paragraphe 2 du présent article.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré par voie d'accord avant l'expiration de la période. Si une Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été

reçue quatorze (14) jours après réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. Enregistrement auprès de l'OACI

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

Article 19. Applicabilité des Accords multilatéraux

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si un Accord multilatéral concernant toute question faisant l'objet du présent Accord et accepté par les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions pertinentes dudit Accord l'emportent sur celles du présent Accord.

Article 20. Champ d'application

1. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique au territoire du Royaume en Europe.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'appliquera à titre provisoire à compte de la date de sa signature et entrera en vigueur au jour où les Parties contractantes se seront informées mutuellement par écrit de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double à La Haye, Le 23 novembre 1993, en langues néerlandaise, espagnole et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

P. H. KOOLJMANS

J. R. H. MAY-WEGGEN

Pour le Gouvernement de la République argentine :

GUIDO DI TELLA

ANNEXES

PARTIE A

TABLEAU DES ROUTES ET DROITS DE TAFFIC

1. Pour la République argentine :

Buenos Aires - points intermédiaires en Amérique du Sud - un point en Afrique - points intermédiaires en Europe-Amsterdam - points au-delà;

En Europe et Tel-Aviv, et inversement, avec la possibilité d'omettre des points sur la route et avec les droits de trafic de 3ème, 4ème, 5ème liberté.

2. Pour le Royaume des Pays-Bas :

Amsterdam-points intermédiaires en Europe - un point en Afrique - points intermédiaires en Amérique du Sud - Buenos Aires - points au-delà en Amérique du Sud, et inversement, avec la possibilité d'omettre des points sur la route et avec les droits de trafic, de 3ème, 4ème et 5ème liberté.

PARTIE B

CAPACITÉS ET FRÉQUENCES

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties a le droit d'assurer trois (3) services hebdomadaires avec n'importe quel type d'aéronef et de plans, afin d'établir indistinctement des vols combinés, des vols passagers, fret et courrier et/ou des vols tout fret sur les routes indiquées dans le Tableau des routes.

2. L'entreprise désignée d'Argentine a le droit d'assurer trois (3) services hebdomadaires, soit exclusivement en utilisant son propre code, soit en partage de code avec Iberia, ou en combinant ces deux modalités.

Si l'entreprise désignée d'Argentine est exploitée exclusivement en partage de code avec Iberia, elle a le droit d'opérer cinq services hebdomadaires.

Si l'entreprise désignée d'Argentine est exploitée en combinant les deux modalités, les principes suivants s'appliqueront :

a) le premier service hebdomadaire assuré par Aerolineas argentinas sous son propre code remplacera un service hebdomadaire exploité en partage de code.

b) le deuxième service hebdomadaire assuré par Aerolineas argentinas sous son propre code remplacera deux services hebdomadaires exploités en partage de code.

c) le troisième service hebdomadaire assuré par Aerolineas argentinas sous son propre code remplacera les deux derniers services hebdomadaires exploités en partage de code.

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

تمكّن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استملع عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Printed at the United Nations, New York

09-36320—June 2010—325

ISSN 0379-8267

Sales No. TS2359

USD \$45

ISBN 978-92-1-900382-8

