

**No. 43903**

---

**Argentina  
and  
Sweden**

**Air Transport Agreement on scheduled services between the Government of the Republic of Argentina and the Government of the Kingdom of Sweden (with annexes). Buenos Aires, 16 June 1988**

**Entry into force:** *provisionally on 16 June 1988 by signature and definitively on 9 September 1993 by notification, in accordance with article 24*

**Authentic texts:** *English, Spanish and Swedish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Argentina, 1 June 2007*

---

**Argentine  
et  
Suède**

**Accord relatif aux transports aériens réguliers entre le Gouvernement de la République argentine et le Gouvernement du Royaume de Suède (avec annexes). Buenos Aires, 16 juin 1988**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 16 juin 1988 par signature et définitivement le 9 septembre 1993 par notification, conformément à l'article 24*

**Textes authentiques :** *anglais, espagnol et suédois*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Argentine, 1er juin 2007*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT ON SCHEDULED SERVICES BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARGENTINA AND THE  
GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN

The Government of the Republic of Argentina and the Government of the Kingdom of Sweden hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7<sup>th</sup> day of December, 1944, as well as in respect of the principles to which both Parties have adhered in other multilateral instruments, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories, hereby agree as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Argentina, the Ministry of Public Works and Services – Secretariat of Transportation National Direction of Commercial Air Transportation – and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Ministry and, in the case of Sweden, the Board of Civil Aviation of the Kingdom of Sweden and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Board of Civil Aviation or similar functions;
- b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the air services on the routes specified in the Annexes hereto;
- c) the term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that Contracting Party;
- d) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;
- e) the term "air services", "international air service", "airline" and "stop for non traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- f) the term "agreed services" means any scheduled air service operated on the routes specified in the Annexes to the present Agreement;
- g) the term "tariff" means any fare, freight rate or price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo whether charged by a designated airline

to intermediaries such as travel agents and tour promoters or charged by a designated airline or such intermediaries to passengers and shippers, and includes the conditions governing the availability or applicability of such fares, freight rates or prices and the charges and commissions ancillary to such carriage. It excludes mail prices and conditions.

### *Article 2. Granting of Rights*

1. Both Parties grant mutually the privileges specified in this Agreement and its Annexes, specially to allow the establishment and operation of international air services by their designated airlines on the specified routes of the Route Schedules (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

2. According to the provisions of the present Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall have the following rights:

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c) the designated airline of each Contracting Party shall have the right, subject to the provisions of this Agreement, and while operating an agreed service on a specified route, to make stops in the territory of the other Contracting Party on the points specified for that route in the Route Schedule for the purpose of taking on and putting down international traffic of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 1) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried, for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

### *Article 3. Designation of Airline*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party, through its aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 3) and 4) of this Article, grant without undue delay to the airline designated the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in a manner not inconsistent with the Convention to the operation of international commercial air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to substitute, by means of a notification in writing to the other Party, the designated airline. The new designated airline shall have the same rights and shall be subject to the same duties as the airline it substitutes.

*Article 4. Revocation, Suspension and Limitation of Rights*

1. Each Contracting Party reserves the right, according to its internal legislation, to withhold or revoke the privileges referred to in paragraphs 1) and 2) of Article 3 of this Agreement relating to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of these privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

2. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph 1) above or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of those privileges, in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws and regulations or by reasons of air navigation security, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 5. Airline Representation*

1. Each Contracting Party shall grant to the airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its own territory, offices and administrative, commercial and technical personnel that may be required to comply with the demands of the designated airline.

2. Each Contracting Party shall give all the assistance and facilities to the mentioned offices and personnel.

*Article 6. Recognition of Certificates and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

*Article 7. Utilization of Airport Facilities and Services*

1. As regards charges for the use of airport facilities and services, both Parties undertake to comply with the provisions set forth in Article 15 of the Chicago Convention of 1944.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or 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 other facilities under its control.

*Article 8. Application of Laws*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing or while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party as to the entrance into, stay within or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with upon entrance into or departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

*Article 9. Exemption from Customs Duties*

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, excise taxes, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use in the operation of international services shall, with the exception of charges corresponding from the service performed, be exempt from the same customs duties, excise taxes, inspection fees and other duties or taxes imposed in the territory of the first Contracting Party, 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 introduced into or taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

3. The designated airlines, within the exemption regime provided in paragraph 2 of this Article, may store in the airport or airports of the other Party and under customs control, the necessary amounts of fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores, introduced from the territory of each Party or from third States and destined for the exclusive use of the aircraft passengers, baggage, mail and cargo carried by the aircraft of the airline designated by the other Party.

4. Printed promotional material, such as advertisements, catalogues, price lists, trade notices, time-tables, traffic documents, or tourist and other informative material (including posters) introduced into the territory of one Contracting Party, by or on behalf of, the designated airline of the other Contracting Party and intended solely for promotional activity for international services shall be exempt from the same customs duties, excise taxes, inspection fees and other duties or taxes imposed in the territory of the first Contracting Party.

*Article 10. Financial Provisions*

1. Each designated airline shall have the right to convert and remit overseas, when demanded and without restrictions, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments according to the laws and regulations of each country.

2. Whenever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

*Article 11. Security Conditions*

1. Each Party shall require that operators of aircraft of its registration should act in conformity with the relevant provisions on aviation safety established by the International Civil Aviation Organization.

2. Each Party reaffirms its engagement to act according to the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at TOKYO on 14 September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizures of Aircraft, signed at THE HAGUE on 16 December, 1970; and the Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at MONTREAL on 23 September, 1971.

3. Each Party may request the accomplishment of consultations concerning security standards kept by the other Party relating to aeronautical facilities, crews, aircraft and operation for the designated airlines. If after those consultations one Party considers that the other Party neither keeps nor administers efficiently security standards and requirements in these fields at least equal to the minimal standards which might be established by virtue of the Convention, the other Party shall be notified of the results of such considerations, and the measures which shall be necessary to comply with such minimal standards, and, as far as practicable, the other Party shall take appropriate corrective measures. Each Party reserves the right, if consultations have been held without satisfactory results, to withhold, revoke or limit the operating authorization of the airline designated by the other Party if the other Party does not take appropriate measures within a reasonable time.

4. Each Party shall give the greatest possible assistance to the other Party in order to prevent unlawful seizure of aircraft, sabotage against such aircraft, airports and air navigation facilities, threats to aviation safety; shall give the greatest attention to any requirement submitted by the other Party relating to the adoption of special safety measures for its aircraft or passengers in order to confront a specific threat and, in case of incidents or threats of seizure or sabotage against aircraft, airports or air navigation facilities, shall assist the other Party facilitating the communications so as to put an end to such incidents in a safe and expeditious way.

*Article 12. Entry Clearance Regulations*

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control, except in respect of security measures against violence and air piracy.
2. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from duties and other similar taxes.

*Article 13. Conditions of Air Services Operations*

1. There shall be fair and equal opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to operate air services on the specified routes.
2. In the operations of agreed services performed by the designated airline of each Contracting Party, the interest of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into account, so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates on the whole or part of the same routes.

*Article 14. Capacity Provisions*

1. The agreed services provided by a designated airline shall keep as a principal objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. The provisions for the carriage of passengers, cargo and mail taken on at points on the specified routes in territories other than the territories of the Contracting Parties shall be done in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
  - a) Primary traffic demands to and from the territory of the Contracting Party that has designated the airline;
  - b) Subsidiary traffic demands of the area through which the airline passes, taking into account other transport services established by airlines of the States comprising the area, and;
  - c) Complementary demands of the whole operation of the airline.
3. Prior to the start of the agreed services and for any ulterior modification of capacity, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall agree on the practical implementation of the principles of the preceding paragraphs of the present Article concerning the operations of the agreed services by the designated airlines.

*Article 15. Approval of Flight Schedules*

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programme to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation/planned operations. The programme shall include the time-tables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.
2. Each alteration made at a later date shall be communicated to the aeronautical authorities.

*Article 16. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party 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.

2. The tariffs referred to in paragraph 1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given explicitly. 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, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

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), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 21 in this Agreement.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

*Article 17. Prohibited Areas*

Each Party may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit the flights of the aircraft of the designated airline of the other Party across certain areas of its territory provided that such restrictions or prohibitions are equally applied to the aircraft of the designated airline of the first Party or of the airlines of third States operating scheduled international air services, all this according to Article 9 of the Convention.



*Article 18. Exchange of Statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline and the origin and destination of such traffic on the agreed services.

*Article 19. Offences of the Designated Airlines*

Offences to air navigation regulations committed by the personnel of the designated airline of one Contracting Party shall be communicated to the aeronautical authorities of such Contracting Party by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the offence has been committed. If the offence assumes a grave character such authority shall have the right to request the adoption of adequate measures.

*Article 20. Consultations and Amendments*

1. In the 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 the present Agreement and the Annexes hereto.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of ninety (90) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of the period.

3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification so agreed shall come into effect after confirmation thereof by an exchange of diplomatic notes.

4. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 21. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present Agreement and its Annexes, the Parties shall endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Parties fail to reach a settlement by such negotiations, the dispute shall be submitted to the decision of an Arbitral tribunal, which shall have the following composition and functions:

- a) The Tribunal shall be formed by three members. Each Party shall nominate an arbitrator and the third one shall be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of any of the Parties.
- b) The nomination of the first two arbitrators shall be done within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration.  
The third arbitrator shall be nominated within a period of thirty (30) days following the nomination of the first two.
- c) If the periods of the preceding clause are not complied with, the Parties, in lack of another agreement, shall request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to appoint the relevant arbitrators. If the said President has the nationality of one of the Parties or is otherwise prevented from acting, his substitute shall appoint the arbitrators.
- d) The Arbitral Tribunal shall adopt its own rules and regulations and shall give its decision by majority vote, within a period of thirty (30) days as from the date of its establishment. This period may be extended upon agreement of both Parties.
- e) The decisions of the Arbitral Tribunal shall be obligatory to both Parties. Each Party shall pay the expenses of its arbitrator. The expenses of the third arbitrator shall be equally shared.

#### *Article 22. Modifications by Multilateral Agreements*

If a multilateral Agreement on air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Agreement.

#### *Article 23. Registration*

The present Agreement and any modification thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article 24. Entry into Force of the Agreement*

1. This Agreement and its Annexes shall be confirmed in accordance with the respective internal legislations of the Parties and shall enter into force definitely as from the accomplishment of legal requirements that shall take place in the city of Stockholm.

2. The provisions of the present Agreement and its Annexes shall enter provisionally into force from the date of its signature.

#### *Article 25. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated

simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiration of that period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Buenos Aires this sixteenth day of June of the year 1988, in three originals in the Spanish, Swedish and English languages. In case of dispute the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Argentina:

SUSANA RUIZ CERUTTI

For the Government of the Kingdom of Sweden:

GUN NILSSON

ANNEX I  
Route Schedule

Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the Kingdom of Sweden:

Point in Sweden	Intermediate points	Point in Argentina	Points beyond
Stockholm	Lisbon One point in Africa Rio de Janeiro Sao Paulo Montevideo	Buenos Aires	Santiago de Chile Montevideo

The designated airline of the Kingdom of Sweden may, at any or all flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed service begins at points in Sweden.

Nothing will prevent the designated airline of the Kingdom of Sweden to serve points other than specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between these points and points in the territory of the other Contracting Party.

ANNEX II  
Route Schedule

Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the Republic of Argentina:

Point in Argentina	Intermediate points	Point in Sweden	Points beyond
Buenos Aires	Sao Paulo Rio de Janeiro One point in Africa 2 points in Europe* To be agreed upon	Stockholm	To be agreed upon

The designated airline of the Republic of Argentina may, at any or all flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed service begins at points in the Republic of Argentina.

Nothing will prevent the designated airline of the Republic of Argentina to serve points other than specified in this Annex provided that no commercial rights are exercised between these points and points in the territory of the other Contracting Party.

\* Except in Denmark and Norway

[ SPANISH TEXT - TEXTE ESPAGNOL ]

ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO REGULAR  
ENTRE  
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA ARGENTINA  
Y  
EL GOBIERNO DEL REINO DE SUECIA

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Reino de Suecia, en adelante las Partes Contratantes,

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional suscripto en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, y de conformidad asimismo con los principios a los que han adherido en otros instrumentos multilaterales,

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

Acuerdan lo siguiente:

ARTICULO 1

DEFINICIONES

A los fines del presente Acuerdo, a menos que del texto surgiera una interpretación distinta:

a) el término "autoridades aeronáuticas" significa en el caso de la República Argentina el Ministerio de Obras y Servicios Públicos - Secretaría de Transporte - Dirección Nacional de Transporte Aéreo Comercial y/o cualquier persona o Ente autorizado para llevar a cabo cualquier función actualmente ejercida por el mencionado Ministerio y, en el caso de Suecia la Junta de Aviación Civil del Reino de Suecia y/o cualquier persona o Ente autorizado para llevar a cabo cualquier función ejercida actualmente por la mencionada Junta de Aviación Civil o funciones similares;

b) el término "línea aérea designada" significa una compañía aérea que una Parte Contratante habrá designado por medio de una notificación escrita a la otra Parte Contratante conforme con el Artículo 3° del presente Acuerdo, para la prestación de servicios aéreos en las rutas especificadas en los

Anexos del presente Acuerdo;

c) el término "territorio" en relación con una Parte Contratante significa las áreas terrestres y aguas territoriales adyacentes a las mismas bajo la soberanía, jurisdicción, protección, fideicomiso o administración de esa Parte Contratante;

d) el término "Convenio" designa el Convenio de Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en el marco del Artículo 90 de ese Convenio y cualquier enmienda al Convenio o sus Anexos, adoptados por las Partes Contratantes conforme a los Artículos 90 y 94 del mismo;

e) los términos "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "línea aérea y "escala con fines no comerciales", tienen los significados que les fueron respectivamente asignados en el Artículo 96 del Convenio;

f) el término "servicios convenidos" significa cualquier servicio aéreo regular prestado en las rutas especificadas en los Anexos al presente Acuerdo;

g) el término "tarifa", significa cualquier tarifa, flete o precio a ser cobrado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga; ya sea por parte de una empresa aérea designada a intermediarios, tales como agentes de viaje y promotores de excursiones; o bien por una empresa aérea designada o por dichos intermediarios a los pasajeros y transportadores, e incluye las condiciones que regulan la disponibilidad o aplicabilidad de dichas tarifas, fletes o precios y las cargas y comisiones vinculados con dicho transporte. Excluye precios y condiciones de carga postal.

## ARTICULO 2

### OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Ambas Partes se conceden recíprocamente los derechos especificados en este Acuerdo y sus Anexos, especialmente para permitir que sus empresas aéreas designadas establezcan y operen servicios aéreos internacionales sobre las rutas especificadas en el Cuadro de rutas ( a los que se denominará en adelante "servicios convenidos" y "rutas especificadas" respectivamente ).

2. En base a las disposiciones del presente Acuerdo la empresa designada por las Partes Contratantes gozará de los siguientes derechos:

- a) De sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte;
- b) De hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio, y ;
- c) sujetas a las disposiciones de este Convenio, la empresa aérea designada de cada Parte gozará, mientras opere un servicio convenido sobre una ruta especificada, del derecho de efectuar aterrizajes en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para esa ruta en el plan de rutas, con el fin de embarcar y desembarcar en tráfico internacional, pasajeros, carga y envíos postales en forma separada o mixta.

3. Se considerará que nada de lo que se establece en el párrafo (1) de este artículo conferirá a la línea aérea de una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y envíos postales sujetos a pago o locación destinados a otro punto de dicho territorio.

### ARTICULO 3

#### DESIGNACION DE LINEA AEREA

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a comunicar por escrito a la otra Parte Contratante la designación de una línea aérea a los fines de prestar los servicios convenidos.

2. Al recibo de dicha notificación la otra Parte Contratante, a través de sus autoridades aeronáuticas, otorgará sin demora y sujeto a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo, el correspondiente permiso de operación a la línea aérea designada.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden requerir que una línea aérea designada por la otra Parte Contratante demuestre estar calificada para cumplir con las condiciones prescriptas por las leyes y reglamentos aplicados por ellas, en forma normal y razonable y no contradictoria con el Convenio en lo que hace a la operación de servicios aéreos comerciales internacionales.

4. Cada Parte tendrá el derecho de reemplazar la empresa designada mediante comunicación por escrito a la otra Parte. La nueva empresa



designada gozará de los mismos derechos y estará sujeta a las mismas obligaciones que la empresa cuyo lugar pase a ocupar.

ARTICULO 4

REVOCACION, SUSPENSION Y LIMITACIONES DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante se reservará la facultad, de acuerdo con su legislación interna, de negar o revocar los derechos especificados en los parágrafos 1 y 2 del Artículo 3 del presente Acuerdo, con respecto a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer las condiciones que juzgue necesarias al ejercicio de esos derechos por parte de la empresa aérea, cuando no tenga la convicción respecto a la propiedad sustancial o al control efectivo sobre dicha empresa aérea, por parte de la Parte Contratante designante o sus nacionales.

2. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender el ejercicio, por parte de una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, de los derechos mencionados en el parágrafo 1 que antecede, o a imponer las condiciones que juzgue necesarias para el ejercicio de los mismos, por parte de la empresa aérea; cuando dicha empresa aérea no observe las leyes y reglamentaciones de la Parte Contratante que concede esos derechos o cuando de algún modo deje de operar de acuerdo con las condiciones prescriptas en el Acuerdo; estableciéndose que, a menos que la suspensión inmediata o la imposición de condiciones sea fundamental para evitar nuevas transgresiones a dichas leyes o reglamentaciones o por motivos de seguridad de la navegación aérea, este derecho se ejercerá sólo después de efectuar consultas con la otra Parte Contratante.

ARTICULO 5

REPRESENTACION DE LAS EMPRESAS AEREAS

1. Cada una de las Partes Contratantes concederá a la empresa de la otra Parte Contratante, a condición de reciprocidad, el derecho de mantener sobre el propio territorio, oficinas y personal administrativo, comercial y técnico que pueda ser necesario para las exigencias de la

empresa designada.

2. Cada una de las Parte Contratantes brindará toda la asistencia y facilidades necesarias a las citadas oficinas.

#### ARTICULO 6

##### RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y licencias otorgados o convalidados por una Parte Contratante y aún en vigencia, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a los fines de operar los servicios convenidos.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer, a los fines de vuelo sobre su propio territorio, certificados de idoneidad y licencias otorgados a sus propios nacionales o convalidados por otro Estado.

#### ARTICULO 7

##### USO DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

1. En materia de tasas por la utilización de instalaciones y servicios de aeropuerto, ambas Partes se comprometen a observar las previsiones contenidas en el Artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944.

2. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a su propia empresa aérea o a cualquier otra sobre la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, en la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración, cuarentena, y de reglamentos similares, o en la utilización de aeropuertos, aerovías y otras instalaciones bajo su control.

#### ARTICULO 8

##### APLICACION DE LAS LEYES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas a la entrada o salida de su territorio de aeronaves que efectúan servicios aéreos internacionales, o respecto a la operación y navegación de dichas

aeronaves, mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante; y deberán ser observadas por dichas aeronaves al entrar, salir y mientras se encuentren dentro del territorio de la Parte Contratante, mencionada en primer término.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante referentes a la entrada, permanencia, o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación, o carga de aeronaves, tales como los relativos con la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena deberán ser observados al entrar, salir, y mientras se encuentren dentro del territorio de la primera Parte Contratante.

#### ARTICULO 9

##### EXENCION DE DERECHOS ADUANEROS

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios internacionales por la empresa aérea designada por cualquiera de las Partes Contratantes, así como también su equipo habitual, repuestos, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de a bordo (incluso alimentos, bebidas y tabaco), estarán exentos de todos los derechos de aduana, impuestos internos, de inspección y de otros derechos, al entrar en territorio de la otra Parte Contratante, a condición de que dicho equipo y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves hasta la continuación del vuelo.

2. El combustible, lubricantes, y piezas de repuestos, equipo habitual, y provisiones de abordó, introducidos o embarcados en territorio de una Parte Contratante, por o en nombre de una empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, y destinados únicamente para ser utilizados en la operación de los servicios internacionales, estarán exceptuados de los mismos derechos aduaneros, de inspección, y otros derechos o gravámenes prescriptos en el territorio de la primera Parte Contratante, con excepción de tasas correspondientes al servicio llevado a cabo; aún cuando estas provisiones sean utilizadas en los tramos del viaje efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante, en el cual son introducidos o

embarcados. Pueden exigirse que los materiales antes mencionados permanezcan bajo la supervisión y control aduanero.

3. Las empresas designadas, dentro del régimen de exenciones previstos en el párrafo 2 de este Artículo podrán almacenar en el aeródromo o aeródromos de la otra Parte, y bajo control aduanero, las cantidades necesarias de combustible, lubricantes, piezas de repuestos, equipo habitual, y provisiones de abordó introducidas desde el territorio de cada Parte, o desde terceros Estados, y destinadas al uso exclusivo de las aeronaves, pasajeros, equipajes, servicio postal, y carga transportados por las aeronaves de la empresa designada por la otra Parte.

4. Material promocional impreso, tales como avisos, catálogos, listas de precios, noticias comerciales, horarios, documentos de tráfico, material de información turística, u otros (incluidos afiches) introducidos en el territorio de una Parte Contratante por, o en nombre de, una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante y destinados únicamente para actividad promocional, para los servicios internacionales, estarán exceptuados de los mismos derechos aduaneros, impuestos internos, derechos de inspección y otros derechos o gravámenes impuestos en el territorio de la primera Parte Contratante.

#### ARTICULO 10

##### DISPOSICIONES FINANCIERAS

1. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a convertir y remesar al extranjero, cuando fuera exigido y sin restricciones, las rentas locales superiores a sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa serán efectuadas sobre la base de las tasas de cambio oficiales, o en el caso en que éstas no existan, se efectuarán según la tasa de cambio del mercado vigente con arreglo a las leyes y regulaciones de cada país.

2. En el caso en que el sistema de pagos entre las Partes Contratantes se rija por un acuerdo especial, dicho acuerdo se aplicará.

ARTICULO 11

CONDICIONES DE SEGURIDAD

1. Cada Parte exigirá que los explotadores de aeronaves de su matrícula, actúen de conformidad con las disposiciones pertinentes sobre seguridad en la aviación, establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. Cada Parte reafirma su compromiso de actuar de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokyo el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

3. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y la operación de las empresas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes determina que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud del Convenio; se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales determinaciones, y las medidas que serían necesarias para cumplir con dichas normas mínimas. La otra Parte tomará en la medida de lo posible los correctivos apropiados. Cada Parte se reserva el derecho, si las consultas no tuvieran resultados satisfactorios, de rehusar, revocar o limitar la autorización de operación de una línea aérea designada por otra Parte si la otra Parte no tomara medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

4. Cada Parte prestará la mayor ayuda posible a la otra Parte con el objeto de impedir el apoderamiento ilícito de aeronaves, el sabotaje de las mismas, de aeropuertos y de instalaciones de aeronavegación, y las amenazas a la seguridad de la aviación; otorgará la mayor atención a cualquier solicitud que presente la otra Parte relativa a la adopción de

medidas especiales de seguridad para sus aeronaves o pasajeros con el fin de hacer frente a una amenaza específica y, cuando ocurran incidentes o amenazas de apoderamiento o sabotaje contra aeronaves, aeropuertos o instalaciones de aeronavegación, asistirá a la otra Parte, facilitando las comunicaciones para poner término a tales incidentes en forma expeditiva y segura.

ARTICULO 12

REGLAMENTOS ENTRADA Y SALIDA

1. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes estarán sujetos a un control aduanero e inmigratorio muy simplificado, excepto en lo que respecta a medidas de seguridad contra la violencia y apoderamiento ilícito de aeronaves.
2. El equipaje y carga en tránsito directo estará exento de derechos y otros impuestos similares.

ARTICULO 13

CONDICIONES DE OPERACION DE SERVICIOS AEREOS

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes gozarán de oportunidades justas y equitativas para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas.
2. En las operaciones de los servicios convenidos llevadas a cabo por la empresa aérea designada por cada Parte Contratante, se tendrá en consideración el interés de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante de modo que no afecte indebidamente los servicios que la última presta en todo o en parte de las mismas rutas.

ARTICULO 14

DISPOSICIONES SOBRE CAPACIDAD

Los servicios convenidos suministrados por una empresa aérea designada mantendrán como objetivo principal el ofrecimiento de una

capacidad adecuada a los requerimientos actuales, y razonablemente previsibles para el transporte de pasajeros, servicio postal y carga, que se origine, o que esté destinado al territorio de la Parte Contratante designante de la empresa aérea.

2. Las previsiones para el transporte de pasajeros, servicio postal, y carga, embarcados en los puntos de las rutas especificadas en territorios distintos de los territorios de las Partes Contratantes serán hechos de conformidad con el principio general según el cual la capacidad deberá tener relación con:

- a) Las exigencias prioritarias del tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la empresa;
- b) Las exigencias subsidiarias del tráfico del área que la empresa atraviesa teniendo en cuenta los otros servicios de transporte brindados por las empresas aéreas de los Estados comprendidos en el área; y
- c) Las exigencias complementarias de la operación total de la línea aérea.

3. Antes del comienzo de los servicios convenidos y para cualquier modificación ulterior de la capacidad, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán acordar sobre la aplicación práctica de los principios de los párrafos anteriores del presente Artículo concernientes a las operaciones de los servicios convenidos por las empresas aéreas designadas.

#### ARTICULO 15

#### APROBACION DE PLANES DE VUELO

1. La línea aérea designada por una Parte Contratante presentará su programa de tráfico a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante con por lo menos treinta (30) días antes del comienzo de la operación u operaciones planificadas. El programa incluirá los horarios, la frecuencia de los servicios y los tipos de aeronaves que se utilizarán.

2. Cada alteración efectuada en una fecha posterior será comunicada a las autoridades aeronáuticas.

ARTICULO 16

TARIFAS

1. Las tarifas que deben ser aplicadas por la empresa aérea designada de una Parte Contratante para el transporte hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, serán establecidas a niveles razonables, teniendo en cuenta que deben ser considerados todos los factores pertinentes, incluidos los costos operativos, beneficios razonables y las tarifas de otras empresas.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, serán convenidas, dentro de lo posible, por las empresas aéreas designadas, luego de una consulta con las otras empresas aéreas que operan sobre la totalidad o parte de la ruta, y dicho acuerdo deberá, de ser posible, ser alcanzado en base al uso de los procedimientos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) para la elaboración de las tarifas.

3. Las tarifas así convenidas, serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, con por lo menos (90) días antes de la fecha prevista para su aplicación. En casos especiales, este período puede ser reducido, en base a un acuerdo de las mencionadas autoridades.

4. Esta aprobación puede ser dada expresamente. Si ninguna de las autoridades aeronáuticas ha expresado desaprobación dentro de los treinta (30) días de la fecha de la presentación, de acuerdo con el párrafo 3 de este Artículo, estas tarifas serán consideradas como aprobadas. En caso de que el período de aprobación se reduzca tal como está previsto en el párrafo 3; las autoridades aeronáuticas pueden convenir que el período dentro del cual cualquier desaprobación deba ser notificada, deberá ser inferior a los treinta (30) días.

5. Si una tarifa no puede ser acordada en base al párrafo 2 de este Artículo, o si durante el período a que se hace mención en el párrafo 4 de este Artículo, una Autoridad Aeronáutica notifica a la otra Autoridad Aeronáutica su desaprobación de cualquier tarifa convenida en base a las disposiciones del párrafo 2, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán, previa consulta con las autoridades



aeronáuticas de otro Estado cuyo consejo aquellas consideren útiles, realizar todo intento para determinar la tarifa de común acuerdo.

6. Si las autoridades aeronáuticas no pudieran llegar a un acuerdo sobre cualquier tarifa sometida a su consideración en base al párrafo 3 de este Artículo, o sobre la determinación de cualquier tarifa en base al párrafo 5 del presente Artículo, la controversia deberá resolverse de conformidad con las disposiciones del artículo 21 del presente Acuerdo.

7. Una tarifa establecida en base a las disposiciones de este Artículo quedará en vigencia hasta que haya sido establecida una nueva tarifa. No obstante, una tarifa no deberá ser extendida en virtud de este punto por más de DOCE (12) meses luego de la fecha en la cual de otro modo habría perdido vigencia.

#### ARTICULO 17

##### ZONAS PROHIBIDAS

Por razones militares o de seguridad pública, cada Parte podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la empresa designada por la otra Parte sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que, dichas restricciones o prohibiciones, se apliquen igualmente a las aeronaves de la empresa designada de la primera Parte y de las empresas de transporte aéreo de terceros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares, todo ello de conformidad con el Artículo 9° del Convenio.

#### ARTICULO 18

##### INTERCAMBIO ESTADISTICO

Las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes suministrarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud de la segunda, informes estadísticos periódicos u otros, según sea requerido en forma razonable, a los fines de efectuar una revisión de la capacidad suministrada en los servicios convenidos por la empresa aérea designada de la primera Parte Contratante. Dichos informes incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de

tráfico transportado por la empresa aérea y el origen y destino de tal tráfico en los servicios convenidos.

ARTICULO 19

INFRACCIONES DE LAS EMPRESAS AEREAS DESIGNADAS

Las infracciones a los reglamentos de navegación aérea que cometa el personal de la empresa designada por una Parte Contratante serán comunicadas a las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte Contratante por las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya cometido la infracción. Si la infracción reviste un carácter grave dicha autoridad tendrá derecho a solicitar se adopten medidas adecuadas.

ARTICULO 20

CONSULTA Y ENMIENDAS

1. En un espíritu de estrecha colaboración, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán mutuamente en forma periódica con miras a asegurar la aplicación y el satisfactorio cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo y Anexos.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar una consulta que puede realizarse por medio de un debate o por correspondencia y que deberá comenzar dentro de un período de noventa (90) días a partir de la fecha de recibo de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes lleguen a un acuerdo sobre una extensión del período.

3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar los términos del Presente Acuerdo, puede solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta, que puede ser efectuada entre las Autoridades Aeronáuticas y por medio de conversaciones o correspondencia, deberá comenzar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Cualquier modificación así convenida entrará en vigor luego de ser confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas.

4. Las modificaciones de los Anexos a este Acuerdo pueden ser

convenidas directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

ARTICULO 21

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

1. En caso de surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y sus Anexos, las Partes tratarán de ponerse de acuerdo mediante negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes no llegasen a una solución mediante dichas negociaciones, la controversia se someterá a la decisión de un Tribunal de Arbitraje, cuya constitución y funcionamiento, se sujetará a lo siguiente:

a) El Tribunal estará integrado por tres miembros. Cada parte nombrará un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos anteriores y no podrá ser nacional de ninguna de las Partes.

b) El nombramiento de los dos primeros árbitros se efectuará dentro del término de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que una de las Partes reciba la nota diplomática de la otra Parte, solicitando el Arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro de los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos primeros.

c) Si no se observasen los plazos del inciso anterior, las Partes a falta de otro acuerdo, podrán solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) los nombramientos pertinentes. En caso de que dicho Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes, o esté impedido de otra manera, su sustituto efectuará los nombramientos.

d) El Tribunal de Arbitraje adoptará su propio reglamento y emitirá su fallo por mayoría de votos, dentro de treinta (30) días a partir de la fecha de su constitución. Este plazo podrá prorrogarse por acuerdo de ambas Partes.

e) Las decisiones del Tribunal de Arbitraje serán obligatorias para ambas Partes. Cada Parte sufragará las costas de su árbitro. Las costas del tercer árbitro serán cubiertas en proporciones iguales.

ARTICULO 22

MODIFICACIONES POR CONVENIOS MULTILATERALES

Si un Convenio Multilateral sobre el transporte aéreo entra en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, el Presente Acuerdo será enmendado de conformidad con las disposiciones de dicho Convenio.

ARTICULO 23

REGISTRO DEL ACUERDO

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

ARTICULO 24

ENTRADA EN VIGOR DEL ACUERDO

1. Este Acuerdo y sus Anexos serán aprobados de conformidad con las respectivas legislaciones internas de las Partes y entrarán en vigor definitivamente a partir de la notificación del cumplimiento de los requerimientos legales que tendrá lugar en la Ciudad de Estocolmo.
2. Sin perjuicio de ello, las disposiciones del presente Acuerdo y sus Anexos se aplicarán provisionalmente a partir de su firma.

ARTICULO 25

TERMINACION

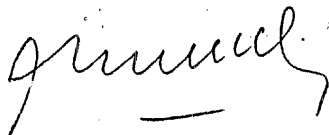
Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante sobre su decisión de dar por concluido el Presente Acuerdo. La denuncia deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En dicho caso el presente Acuerdo cesará en sus efectos doce (12) meses después de la recepción de la notificación por la otra Parte Contratante. Sin embargo, las Partes Contratantes podrán acordar el retiro de la denuncia formulada antes que expire dicho período. Si la otra Parte Contratante no acusare

recibo de la notificación de denuncia, se considerará que la misma fué recibida CATORCE (14) días después de la fecha de recepción del aviso por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

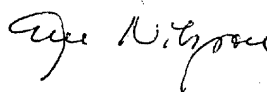
En fe de lo cual, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos han suscripto este Acuerdo.

Hecho en Buenos Aires, a los dieciseis días del mes de junio del año mil novecientos ochenta y ocho, en dos originales cada uno de ellos en los idiomas español, sueco e inglés. En caso de divergencia prevalecerá el texto inglés.

POR EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA ARGENTINA



POR EL GOBIERNO DEL  
REINO DE SUECIA



ANEXO I  
Plan de Rutas

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por la línea aérea designada por el Gobierno del Reino de Suecia:

Punto en Suecia	Puntos intermedios	Punto en Argentina	Puntos más allá
Estocolmo	Lisboa	Buenos Aires	Santiago de
	Un punto en Africa		Chile
	Río de Janeiro		Montevideo
	San Pablo		
	Montevideo		

La línea aérea designada por el Reino de Suecia puede, en cualquiera o en todos los vuelos, omitir la escala en cualquiera de los puntos arriba mencionados a condición de que el servicio convenido comience en puntos de Suecia.

Nada impedirá a la línea aérea designada por el Reino de Suecia servir puntos que no sean los especificados en el presente Anexo a condición de que no se ejerzan derechos comerciales entre estos puntos y los puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

ANEXO II  
Plan de Rutas

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por la línea aérea designada por el Gobierno de la República Argentina:

Punto en Argentina	Puntos intermedios	Punto en Suecia	Punto más allá
Buenos Aires	San Pablo Río de Janeiro Un punto en Africa 2 puntos en Europa* a ser acordados	Estocolmo	a ser acordado

La línea aérea designada de la República Argentina puede, en cualquiera o en todos los vuelos, omitir la escala en cualquiera de los puntos arriba mencionados a condición de que el servicio convenido comience en puntos de la República Argentina.

Nada impedirá a la línea aérea designada de la República Argentina servir puntos que no sean los especificados en este Anexo a condición de que no se ejerzan derechos comerciales entre estos puntos y los puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

\*Excepto en Dinamarca y Noruega.

[ SWEDISH TEXT – TEXTE SUÉDOIS ]

LUFTFARTSAVTAL MELLAN REPUBLIKEN ARGENTINAS REGERING  
OCH KONUNGARIKET SVERIGES REGERING OM REGELBUNDEN  
TRAFIK

Republiken Argentinas regering och Konungariket  
Sveriges regering, nedan kallade de avtalsslutande  
parterna,

som är parter i konventionen om internationell civil  
luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7  
december 1944, samt med hänsyn till de principer i  
andra multilaterala instrument som båda parter har  
anslutit sig till, och

som önskar sluta ett avtal i syfte att upprätta  
lufttrafik mellan sina respektive territorier,

överenskommer härmed om följande:

ARTIKEL 1

Definitioner

Vid tillämpningen av detta avtal skall, om inte  
sammanhanget föranleder annat,

- a) termen "luftfartsmyndigheter" avse, vad beträffar  
Republiken Argentina, ministeriet för offentliga  
arbeten och tjänster - transportsekretariatet -



avdelningen för kommersiell luftfart - och/eller varje person eller organ med behörighet att utöva verksamhet som för närvarande utövas av ovannämnda ministerium eller liknande verksamhet, och, vad beträffar Sverige, luftfartsverket, och/eller varje person eller organ med behörighet att utöva verksamhet som för närvarande utövas av ovannämnda luftfartsverk eller liknande verksamhet;

- b) termen "utsett lufttrafikföretag" avse det lufttrafikföretag som den ena avtalsslutande parten genom skriftlig underrättelse till den andra avtalsslutande parten i enlighet med artikel 3 i detta avta. utsett att bedriva lufttrafik på de flyglinjer som anges i bilagorna till detta avtal;
- c) termen "territorium" i fråga om en avtalsslutande part avse de landområden med angränsande territorialvatten som står under ifrågavarande avtalsslutande parts suveränitet, överhöghet, beskydd, förvaltarskap eller förvaltning;
- d) termen "konvention" avse konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och inbegriper varje bilaga som antagits enligt artikel 90 i konventionen samt varje ändring i bilagorna eller i konventionen enligt dess artiklar 90 och 94, vilka antagits av de båda avtalsslutande parterna;

- e) termerna "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "lufttrafikföretag" och "landning för andra än trafikändamål" ha den innebörd som fastställts för respektive termer i artikel 96 i konventionen;
- f) termen "överenskommen trafik" avse regelbunden lufttrafik som bedrivs på de flyglinjer som anges i bilagorna till detta avtal;
- g) termen "tariff" avse de avgifter och priser som skall betalas för transport av passagerare, bagage och gods antingen de tas ut av ett utsett lufttrafikföretag från ombud, t.ex. resebyråer och researrangörer eller av ett utsett lufttrafikföretag eller sådana ombud från passagerare och befraktare och innefattar de villkor varunder sådana avgifter och priser får disponeras och tillämpas samt avgifter och provisioner i samband med sådan befordran. Den omfattar ej priser och villkor för postbefordran.

## ARTIKEL 2

### Beviljande av rättigheter

1. Båda parter beviljar varandra ömsesidigt de rättigheter som anges i detta avtal och dess bilagor, särskilt för att tillåta deras utsedda

lufttrafikföretag att upprätta och bedriva internationell lufttrafik på de i linjebilagorna angivna flyglinjerna (nedan kallade "överenskommen trafik" respektive "angivna flyglinjer").

2. Enligt bestämmelserna i detta avtal skall det av vardera avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretaget ha följande rättigheter:
  - a) att flyga över den andra avtalsslutande partens territorium utan att landa;
  - b) att landa inom nämnda territorium för andra än trafikändamål;
  - c) vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall, med förbehåll för bestämmelserna i detta avtal och medan de bedriver överenskommen trafik på en angiven flyglinje, ha rätt att landa inom den andra avtalsslutande partens territorium på de punkter som för ifrågavarande linje anges i linjebilagorna i syfte att i internationell trafik lämna av och ta ombord passagerare, gods och post, var för sig eller gemensamt.
3. Ingenting i punkt 1) i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag att inom den andra avtalsslutande

partens territorium ta ombord passagerare, gods eller post till befordran mot ersättning eller avgift med destination till en annan punkt inom denna avtalsslutande parts territorium.

ARTIKEL 3

Utseende av lufttrafikföretag

1. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra parten utse ett lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik.
2. Då den andra avtalsslutande parten mottagit ett sådant meddelande, skall den genom sina luftfartsmyndigheter, om ej annat följer av punkterna 3) och 4) i denna artikel, utan oskäligt dröjsmål bevilja det utsedda lufttrafikföretaget erforderligt trafiktillstånd.
3. Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan begära att ett lufttrafikföretag som har utsetts av den andra avtalsslutande parten styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i lagar och föreskrifter som vanligen och skäligen tillämpas av dessa myndigheter vid internationell kommersiell lufttrafik i enlighet med konventionen.

4. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att genom skriftlig underrättelse till den andra parten byta ut det utsedda lufttrafikföretaget. Det nya utsedda lufttrafikföretaget skall ha samma rättigheter och skyldigheter som det lufttrafikföretag som det ersätter.

#### ARTIKEL 4

##### Återkallande, upphävande och begränsning av rättigheter

1. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätten att, i enlighet med sin interna lagstiftning, vägra att bevilja och att återkalla de rättigheter som avses i punkterna 1) och 2) i artikel 3 i detta avtal för ett av den andra avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag och att uppställa sådana villkor som den anser nödvändiga för att ett lufttrafikföretag skall få utöva dessa rättigheter, försåvitt det inte kan styrkas att faktisk äganderätt och effektiv kontroll över nämnda lufttrafikföretag innehas av den avtalsslutande part som utser lufttrafikföretaget eller av dess medborgare.
2. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätten att avbryta av den andra parten utsett lufttrafikföretags utövande av de i punkt 1) ovan

angivna rättigheterna eller att föreskriva de villkor som den anser nödvändiga för att ett lufttrafikföretag skall få utöva dessa rättigheter, i varje fall när lufttrafikföretaget underlåter att iaktta den avtalsslutande parts lagar och föreskrifter som beviljar dessa rättigheter eller på annat sätt underlåter att bedriva trafik i enlighet med de villkor som uppställts i detta avtal; dock gäller att denna rätt skall utövas endast efter samråd med den andra avtalsslutande parten, såvida inte ett omedelbart avbrytande eller uppställande av villkor är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och föreskrifter eller med hänsyn till lufttrafikens säkerhet.

#### ARTIKEL 5

##### Lufttrafikföretagens representation

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, på grundval av ömsesidighet, rätt att på dess eget territorium hålla kontor samt administrativ, erforderlig kommersiell och teknisk personal för att tillgodose det utsedda lufttrafikföretagets behov.
2. Vardera avtalsslutande parten skall ge all hjälp och alla lättnader till nämnda kontor och personal.

ARTIKEL 6

Erkännande av bevis och certifikat

1. Luftvärdighetsbevis, kompetensbevis och certifikat som utfärdats eller förklarats äga giltighet av den ena avtalsslutande parten och som fortfarande är giltiga skall av den andra avtalsslutande parten erkännas som giltiga för bedrivande av överenskommen trafik.
2. Var och en av de avtalsslutande parterna förbehåller sig dock rätten att, beträffande flygning över dess eget territorium, vägra erkänna de kompetensbevis och certifikat som beviljats dess egna medborgare eller förklarats giltiga av en annan stat.

ARTIKEL 7

Utnyttjande av anordningar och tjänster på flygplatser

1. Vad beträffar avgifter för utnyttjande av anordningar och tjänster på flygplatser åtar sig båda parter att följa de bestämmelser som anges i artikel 15 i 1944 års Chicagokonvention.

2. Ingendera avtalsslutande parten skall ge sitt eget eller något annat lufttrafikföretag en förmån framför den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag vid tillämpning av dess föreskrifter rörande tullar, invandring, karantän och liknande eller vid användning av flygplatser, luftleder och andra anordningar som står under dess kontroll.

## ARTIKEL 8

### Tillämpning av lagar

1. Den ena avtalsslutande partens lagar och föreskrifter rörande inresa till eller utresa från dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik eller rörande ett sådant luftfartygs navigering inom dess territorium skall tillämpas på luftfartyg tillhörande det lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten och skall iakttas av luftfartyget vid inresa till, utresa från eller vistelse inom den förstnämnda avtalsslutande partens territorium.
2. Den ena avtalsslutande partens lagar och föreskrifter rörande inresa till, vistelse inom eller utresa från dess territorium av ett luftfartygs passagerare, besättning eller gods,



såsom bestämmelser rörande inresa, tullklarering, invandring, pass, tullar och karantän, skall iakttas vid inresa till, utresa från eller vistelse inom den förstnämnda avtalsslutande partens territorium.

#### ARTIKEL 9

##### Befrielse från tullavgifter

1. Luftfartyg som används i internationell trafik av vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag liksom deras sedvanliga utrustning, reservdelar, bränsle och smörjmedel samt luftfartygsförråd (däri inbegripet livsmedel, dryckesvaror och tobak) ombord på luftfartyget skall vara undantagna från alla tullar, acciser, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens territorium, förutsatt att utrustningen och förråden kvarstannar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs.
2. Bränsle, smörjmedel, reservdelar, sedvanlig utrustning och luftfartygsförråd som införts till eller tagits ombord på ett luftfartyg inom den ena avtalsslutande partens territorium av ett av den andra avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag eller för dess räkning och endast

är avsedda att användas i internationell trafik skall, med undantag för avgifter för utförda tjänster, vara befriade från samma tullar, acciser, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter som påläggs inom den förstnämnda avtalsslutande partens territorium, även då dessa förråd skall användas under de delar av flygningen som utförs över den avtalsslutande parts territorium dit de införts eller där de tagits ombord. De ovan avsedda förnödenheterna kan påfordras hållas förvarade under tulluppsikt eller tullkontroll.

3. De utsedda lufttrafikföretagen kan, inom ramen för de bestämmelser om befrielse som föreskrivs i punkt 2 i denna artikel, på den andra partens flygplats eller flygplatser och under tullkontroll förvara nödvändiga mängder bränsle, smörjmedel, reservdelar, sedvanlig utrustning och luftfartygsförråd, som införts från vardera partens territorium eller från tredje land och är avsedda att användas uteslutande för luftfartyg, passagerare, bagage, post och gods som befordras av luftfartyg tillhörande av den andra parten utsett lufttrafikföretag.
4. Tryckt säljfrämjande material, t.ex. annonser, kataloger, prislister, affärsmeddelanden, tidtabeller, trafikdokument eller turist- och annat informationsmaterial (inklusive affischer), som

införts till den ena avtalsslutande partens territorium av ett av den andra parten utsett lufttrafikföretag eller för dess räkning och som endast är avsett att användas i säljfrämjande verksamhet för internationell lufttrafik, skall undantas från samma tullar, acciser, inspektionsavgifter och andra avgifter och skatter som påläggs inom den förstnämnda avtalsslutande partens territorium.

#### ARTIKEL 10

##### Finansiella bestämmelser

1. Varje utsett lufttrafikföretag skall ha rätt att vid behov och utan begränsningar konvertera och till utlandet översända lokala inkomster som överstiger de belopp som utbetalas lokalt. Konvertering och översändande skall ske på grundval av de officiella växelkurser som gäller för löpande betalningar eller, om officiella växelkurser saknas, till aktuella kurser på den öppna valutamarknaden för löpande betalningar enligt vardera landets lagar och föreskrifter.
2. I det fall att systemet för betalningar mellan de avtalsslutande parterna regleras genom en separat överenskommelse, skall denna tillämpas.

ARTIKEL 11

Säkerhetsvillkor

1. Vardera parten skall kräva att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg registrerade i den partens land handlar i överensstämmelse med de tillämpliga flygsäkerhetsbestämmelser som uppställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).
2. Vardera parten bekräftar sitt åtagande att handla enligt bestämmelserna i konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970 samt konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971.
3. Vardera parten kan begära samråd angående den andra partens säkerhetsnormer vad avser luftfartsanordningar, besättningar, luftfartyg och drift av de utsedda lufttrafikföretagen. Om en part efter sådant samråd bedömer att den andra parten varken håller eller effektivt följer sådana standardnormer och föreskrifter avseende säkerhet

på dessa områden, som minst motsvarar de miniminormer som kan fastställas med stöd av konventionen, skall den andra parten underrättas om resultaten av denna bedömning och om vilka åtgärder som är nödvändiga för att uppfylla nämnda miniminormer, och, i den mån det är möjligt, skall den andra parten vidta lämpliga åtgärder för förbättring. Om samråd hållits utan att tillfredsställande resultat uppnåtts, förbehåller sig vardera parten rätten att vägra lämna, att återkalla eller att begränsa trafik tillstånd för ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten, om den andra parten inte vidtar erforderliga åtgärder inom rimlig tid.

4. Vardera parten skall ge den andra parten största möjliga bistånd för att förhindra olaga besittningstagande av luftfartyg, sabotage mot luftfartyg, flygplatser och anordningar för flygnavigering samt hot mot flygsäkerheten; den skall fästa största uppmärksamhet vid varje krav som framställs av den andra parten angående vidtagande av särskilda säkerhetsåtgärder för dess luftfartyg eller passagerare i syfte att bemöta ett särskilt hot, och i händelse av incidenter eller hot om besittningstagande eller sabotage mot luftfartyg, flygplatser eller anordningar för flygnavigering skall den bistå den andra parten genom att underlätta kommunikationer för att på ett säkert och snabbt sätt få slut på sådana incidenter.

ARTIKEL 12

Bestämmelser rörande klarering vid inresa

1. Passagerare i transit över endera avtalsslutande partens territorium skall endast vara underkastade en avsevärt förenklad tull- och invandringskontroll utom med avseende på säkerhetsåtgärder mot våld och flygkapning.
2. Bagage och gods i direkt transit skall vara befriat från tullar och andra liknande avgifter.

ARTIKEL 13

Villkor för bedrivande av lufttrafik

1. Båda avtalsslutande parters utsedda lufttrafikföretag skall ha skäliga och lika möjligheter att bedriva trafik på angivna flyglinjer.
2. Vid bedrivande av överenskommen trafik genom lufttrafikföretag som utsetts av vardera parten skall hänsyn tas till den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretags intressen så att det sistnämndas lufttrafik på hela eller en del av samma flyglinjer inte otillbörligen påverkas.

ARTIKEL 14

Kapacitetsbestämmelser

1. Den överenskomna trafik som bedrivs av ett utsett lufttrafikföretag skall som främsta mål ha att tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att motsvara nuvarande och skäligen förutsedda behov av befordran av passagerare, post och gods från eller till territorium tillhörande den avtalsslutande part som utser lufttrafikföretaget.
  
2. Bestämmelserna om befordran av passagerare, gods och post som tas ombord på angivna punkter utanför de avtalsslutande parternas territorier skall vara i överensstämmelse med den allmänna principen att denna kapacitet skall vara anpassad till:
  - a) det primära trafikbehovet till och från det territorium som tillhör den avtalsslutande part som har utsett trafikföretaget;
  
  - b) det sekundära trafikbehovet i det område genom vilket lufttrafikföretagets luftfartyg passerar, varvid hänsyn tas till annan trafik som upprättats av lufttrafikföretag i de stater som området omfattar och

- c) kompletterande behov för lufttrafikföretagets hela drift.
3. Innan den överenskomna trafiken påbörjas skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter komma överens om ett praktiskt genomförande av principerna i föregående punkter i denna artikel angående de utsedda lufttrafikföretagens bedrivande av överenskommen trafik samt om senare ändring i kapaciteten.

#### ARTIKEL 15

##### Godkännande av trafikprogram

Det av den ena avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretaget skall underställa den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter sitt trafikprogram minst trettio (30) dagar innan trafiken/den planerade trafiken påbörjas. Programmet skall omfatta de tidtabeller, den turtäthet och de flygplanstyper som skall användas.

Varje ändring som görs vid en senare tidpunkt skall meddelas luftfartsmyndigheterna.



## ARTIKEL 16

### Tariffer

1. De tariffer som skall tas ut av den ena avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag för befordran till eller från den andra avtalsslutande partens territorium skall fastställas på en rimlig nivå med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, däribland driftskostnader, skälig vinst och tariffer tillämpade av andra lufttrafikföretag.
2. De utsedda lufttrafikföretagen skall, såvitt möjligt, komma överens om de i punkt 1) i denna artikel avsedda tarifferna efter samråd med andra lufttrafikföretag som bedriver trafik över hela eller en del av flyglinjen, och sådan överenskommelse skall, då så är möjligt, uppnås genom tillämpning av det förfarande som Internationella lufttransportorganisationen (IATA) använder vid fastställande av tariffer.
3. Sålunda överenskomna tariffer skall tillställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter för godkännande minst nittio (90) dagar före den föreslagna dagen för deras införande. I särskilda fall kan denna tidsfrist förkortas, om nämnda myndigheter kommer överens därom.

4. Godkännandet kan ges uttryckligen. Om ingendera luftfartsmyndigheten har uttryckt sitt ogillande inom trettio (30) dagar från tillställandet i enlighet med punkt 3) i denna artikel, skall dessa tariffer anses vara godkända. För den händelse att inlämningstiden förkortas enligt punkt 3), kan luftfartsmyndigheterna komma överens om att tiden för anmälan av ogillande skall vara kortare än trettio (30) dagar.
  
5. Om överenskommelse om en tariff inte kan träffas i enlighet med punkt 2) i denna artikel, eller om den ena luftfartsmyndigheten under den tid som tillämpas enligt punkt 4) i denna artikel underrättar den andra luftfartsmyndigheten om sitt ogillande av en i enlighet med bestämmelserna i punkt 2) överkommen tariff, skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, efter samråd med luftfartsmyndigheterna i en annan stat vars råd de anser värdefulla, sträva efter att fastställa tariffen genom ömsesidig överenskommelse
  
6. Om luftfartsmyndigheterna inte kan enas om en tariff som underställts dem enligt punkt 3) i denna artikel, eller om fastställande av en tariff enligt punkt 5) i denna artikel, skall tvisten avgöras i enlighet med bestämmelserna i artikel 21 i detta avtal.

7. En tariff som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel skall gälla till dess att en ny tariff har fastställts. Oberoende härav får en tariffs giltighetstid inte förlängas enligt denna punkt för längre tid än tolv månader från den dag då den annars skulle ha upphört att gälla.

#### ARTIKEL 17

##### Förbjudna områden

Envar avtalsslutande part äger rätt att av militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse inskränka eller förbjuda trafik med luftfartyg tillhörande den andra partens utsedda lufttrafikföretag över vissa områden av sitt territorium under förutsättning att dessa inskränkningar och förbud ävenledes tillämpas avseende luftfartyg tillhörande det egna utsedda lufttrafikföretaget och tredje stats lufttrafikföretag som bedriver regelbunden internationell lufttrafik, allt i enlighet med artikel 9 i konventionen.

ARTIKEL 18

Utbyte av statistik

Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall tillställa den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter på dessas begäran sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som rimligtvis kan anses nödvändiga för granskning av den kapacitet som tillhandahålls i den överenskomna trafiken av den förstnämnda avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag. Dessa uppgifter skall innehålla alla upplysningar som erfordras för att fastställa den trafikvolym som befordrats av lufttrafikföretaget i den överenskomna trafiken samt utgångspunkter och destinationsorter för denna trafik.

ARTIKEL 19

Överträdelser begångna av de utsedda  
lufttrafikföretagen

Överträdelser av lufttrafikbestämmelserna som begås av personal tillhörande den ena avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall meddelas till denna avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter av den fördragsslutande parts myndigheter på vars territorium överträdelsen har begåtts. Om överträdelsen är av allvarlig art, skall sådan myndighet ha rätt att begära att lämpliga åtgärder vidtages.

ARTIKEL 20

Samråd och ändringar

1. I en anda av nära samarbete skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter samråda från tid till annan i syfte att säkerställa genomförandet och en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna i detta avtal och dess bilagor.
2. Endera avtalsslutande parten kan begära samråd, som kan ske antingen muntligt eller genom skriftväxling, och som skall inledas nittio (90) dagar efter den dag då sådan begäran mottagits, såvida inte båda avtalsslutande parter kommer överens om att förlänga denna period.
3. Om endera avtalsslutande parten anser det önskvärt att ändra bestämmelserna i detta avtal, kan den begära samråd med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd, som kan ske mellan luftfartsmyndigheterna, antingen muntligen eller genom skriftväxling, skall inledas inom sextio (60) dagar efter dagen för sådan begäran. Varje ändring som man sålunda kommit överens om träder i kraft när den har bekräftats genom diplomatisk noteväxling.

4. Ändringar i bilagorna till detta avtal kan göras genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter.

#### ARTIKEL 21

##### Lösning av tvister

1. Om tvist uppkommer rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal och dess bilagor, skall de avtalsslutande parterna sträva efter att lösa denna genom förhandlingar sinsemellan.
2. Om parterna ej kan lösa tvisten genom sådana förhandlingar, skall den hänskjutas för avgörande till en skiljedomstol, som skall ha följande sammansättning och funktioner:
  - a) Skiljedomstolen skall bestå av tre medlemmar. Vardera parten skall utse en skiljedomare och dessa skall utse den tredje, som inte får vara av någonderå partens nationalitet.
  - b) Tillkallandet av de två första skiljedomarna skall ske inom sextio (60) dagar från den dag endera avtalsslutande parten mottagit en diplomatisk note med begäran om skiljedom.

Den tredje skiljedomaren skall utses inom trettio (30) dagar efter tillkallandet av de båda första skiljedomarna.

- c) Om de i b) ovan angivna tidsfristerna inte iakttas, skall parterna, i avsaknad av annat avtal begära att rådsordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) utser lämpliga skiljedomare. Skulle nämnda ordförande ha samma nationalitet som en av parterna eller på annat sätt vara förhindrad att utöva sina funktioner, skall hans ersättare utse skiljedomarna.
- d) Skiljedomstolen skall anta sina egna regler och fatta sitt avgörande med majoritetsbeslut inom trettio (30) dagar efter dagen för sitt bildande. Denna period kan förlängas genom överenskommelse mellan parterna.
- e) Skiljedomstolens beslut skall vara bindande för båda parter. Varje part skall bära kostnaderna för sin skiljedomare. Kostnaderna för den tredje skiljedomaren skall delas lika.

## ARTIKEL 22

### Ändringar till följd av multilaterala avtal

Om ett multilateralt luftfartsavtal träder i kraft i förhållande till båda avtalsslutande parter, skall föreliggande avtal ändras så att det överensstämmer med bestämmelserna i nämnda avtal.

ARTIKEL 23

Registrering

Detta avtal och varje ändring däri skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

ARTIKEL 24

Avtalets ikraftträdande

1. Detta avtal och dess bilagor skall bekräftas i enlighet med parternas respektive interna lagstiftning och träder i kraft slutgiltigt då de rättsliga kraven uppfyllts, vilket skall ske i Stockholm.
2. Bestämmelserna i detta avtal och i dess bilagor träder provisoriskt i kraft dagen för undertecknandet.

ARTIKEL 25

Uppsägning

Vardera avtalsslutande parten kan när som helst underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Sådan underrättelse skall samtidigt tillställas Internationella civila

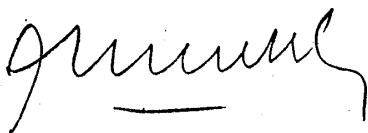


luftfartsorganisationen (ICAO). Föreligger sådan underrättelse, upphör avtalet att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit underrättelsen, såvida inte uppsägningen återtas genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna före utgången av denna period. Om inte den andra avtalsslutande parten erkänner mottagandet av underrättelsen, skall underrättelsen anses vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att densamma mottagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

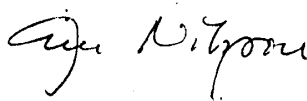
Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Som skedde i Buenos Aires den 16 juni 1988  
i tre original på spanska, svenska och engelska  
språken. I händelse av meningsskiljaktighet skall den  
engelska texten äga vitsord.

För Republiken  
Argentinas regering



För Konungariket  
Sveriges regering



BILAGA 1

Linjeförteckning

Flyglinjer som skall trafikeras i båda riktningarna av det av Konungariket Sveriges regering utsedda lufttrafikföretaget:

Punkt i Sverige:	Mellanliggande punkter:	Punkt i Argentina:	Punkt därbortom:
Stockholm	Lissabon; en punkt i Afrika; Rio de Janeiro; Sao Paulo; Montevideo	Buenos Aires	Santiago; Montevideo

Konungariket Sveriges utsedda lufttrafikföretag kan, på någon eller samtliga flygningar, underlåta att landa på vilken som helst av ovannämnda punkter, förutsatt att den överenskomna trafiken börjar på punkter i Sverige.

Ingenting förhindrar att det av Konungariket Sverige utsedda lufttrafikföretaget trafikerar andra punkter än sådana som anges i denna bilaga, förutsatt att kommersiella rättigheter inte utövas mellan dessa punkter och punkter inom den andra avtalsslutande partens territorium.

BILAGA 2

Linjeförteckning

Flyglinjer som skall trafikeras i båda riktningarna av det av Republiken Argentinas regering utsedda lufttrafikföretaget:

Punkt i Argentina:	Mellanliggande punkter:	Punkt i Sverige:	Punkt därbortom:
Buenos Aires	Sao Paulo; Rio de Janeiro; en punkt i Afrika; två punkter i Europa*	Stockholm	att avtalas

Republiken Argentinas utsedda lufttrafikföretag kan, på någon eller samtliga flygningar, underlåta att landa på vilken som helst av ovannämnda punkter, förutsatt att den överenskomna trafiken börjar på punkter i Republiken Argentina.

Ingenting förhindrar att det av Republiken Argentina utsedda lufttrafikföretaget trafikerar andra punkter än sådana som anges i denna bilaga, förutsatt att kommersiella rättigheter inte utövas mellan dessa punkter och punkter inom den andra avtalsslutande partens territorium.

undantaget i Danmark och Norge

[TRANSLATION – TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE

Le Gouvernement de la République argentine et le Gouvernement du Royaume de Suède, dénommés ci-après les Parties contractantes;

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et dans le respect des principes auxquels les deux Parties ont adhéré dans le cadre d'autres instruments multilatéraux; et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs, sont convenus de ce qui suit :

### *Article premier. Définitions*

Au sens du présent Accord, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République argentine, du Ministère des travaux et services publics – Secrétariat du transport – Direction nationale du transport aérien commercial – et/ou toute autre personne ou tout autre organisme habilité à remplir toute fonction actuellement exercée par ledit Ministère et, en ce qui concerne la Suède, de l'Administration de l'aviation civile du Royaume de Suède et/ou toute autre personne ou tout autre organisme habilité à remplir toute fonction actuellement exercée par ladite Administration de l'aviation civile ou de fonctions similaires;
- b) L'expression « entreprise aérienne désignée » s'entend d'une compagnie aérienne qu'une Partie contractante aura désignée, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, dans le respect de l'article 3 du présent Accord, pour le fonctionnement des services aériens sur les routes précisées dans les annexes au présent Accord;
- c) Le terme « territoire », s'agissant d'une Partie contractante, signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles cette Partie contractante exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection, sa tutelle ou son administration;
- d) 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 conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention, conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, qui ont été adoptés par les deux Parties contractantes;
- e) Les expressions « services aériens », « services aériens internationaux », « compagnie aérienne » et « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont respectivement assignées à l'article 96 de la Convention;

- f) L'expression « services convenus » s'entend de tout service aérien régulier exploité sur les itinéraires précisés dans les Annexes au présent Accord;
- g) Le terme « tarif » signifie les prix du billet, taux ou prix du fret relatifs au transport des passagers, des bagages et du fret, payés à une entreprise désignée par des intermédiaires tels qu'agents et organisateurs de voyage ou à une entreprise aérienne désignée ou aux dits intermédiaires par les passagers ou expéditeurs; il comprend les conditions dans lesquelles ces prix du billet, taux ou prix du fret s'appliquent ou sont disponibles, ainsi que les prix et commissions relatifs audit transport. Il ne s'entend pas des prix et conditions du transport de courrier.

#### *Article 2. Octroi de droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les privilèges spécifiés dans le présent Accord et ses Annexes, en particulier pour permettre à ses entreprises aériennes désignées d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans le tableau de routes (ces services et routes sont ci-après dénommés respectivement « services convenus » et « routes indiquées »).

2. En vertu des dispositions du présent Accord, l'entreprise aérienne désignée de chaque Partie contractante aura les droits suivants :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) L'entreprise aérienne désignée de chaque Partie contractante aura le droit, sous réserve des dispositions du présent Accord, et en cas d'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points indiqués pour cette route dans le Tableau des routes en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

3. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises, ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

#### *Article 3. Désignation de l'entreprise de transport aérien*

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien qui sera chargée d'assurer les services convenus.

2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante, par le biais de ses autorités aéronautiques, devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai déraisonnable la permission d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise aérienne désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les

conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de remplacer, par le biais d'une notification écrite adressée à l'autre Partie, l'entreprise aérienne désignée. La nouvelle entreprise aérienne désignée aura les mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que la compagnie aérienne qu'elle remplacera.

#### *Article 4. Révocation, suspension et limitation des droits*

1. Chacune des Parties contractantes se réserve, dans le respect de sa législation interne, le droit de retenir ou d'annuler les droits dont il est question aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 du présent Accord concernant une entreprise aérienne désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice par une entreprise de ces droits, toutes les fois qu'elle n'a pas la preuve 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 ressortissants de cette Partie.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre l'exercice par l'entreprise aérienne désignée de l'autre Partie contractante des droits spécifiés au paragraphe 1 ci-dessus, ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice par l'entreprise de ces droits, toutes les fois qu'elle manque de se conformer aux lois et règlements de la Partie qui accorde ces droits, ou encore si elle ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord; à moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de prendre des mesures de suspension ou d'imposer les conditions prévues pour empêcher de nouvelles infractions à ces lois et règlements ou visant au respect de la sécurité de la navigation aérienne, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *Article 5. Représentation de l'entreprise*

1. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise aérienne de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique, qui pourraient être nécessaires pour répondre aux besoins de l'entreprise aérienne désignée.

2. Chaque Partie contractante fournira toute l'assistance et toutes les facilités requises aux bureaux et au personnel précités.

#### *Article 6. Reconnaissance des certificats et des licences*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences attribués ou validés par l'une des Parties contractantes et toujours en vigueur seront reconnus comme étant valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus.

2. Chaque Partie contractante se réserve néanmoins le droit de refuser de reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés à ses propres ressortissants par tout autre État.

*Article 7. Utilisation des facilités et services aéroportuaires*

1. S'agissant des frais afférents à l'utilisation des facilités et services aéroportuaires, les deux Parties s'engagent à se conformer aux dispositions stipulées à l'article 15 de la Convention de Chicago de 1944.

2. Aucune des Parties contractantes ne donnera la préférence à sa propre compagnie aérienne ni à toute autre par rapport à l'entreprise aérienne désignée de l'autre Partie contractante dans le cadre de l'application de ses réglementations concernant le passage en douane, l'immigration, la quarantaine et d'autres réglementations similaires, ni en ce qui concerne l'utilisation des aéroports, voies aériennes et autres facilités qu'elle gère.

*Article 8. Application des lois*

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'entrée sur son territoire ou la sortie de celui-ci d'aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou concernant l'exploitation ou la navigation desdits aéronefs durant leur séjour sur ce territoire, s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante qui doivent s'y conformer à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire et durant leur séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'entrée sur son territoire, le séjour sur son territoire ou la sortie de son territoire de passagers, équipages ou fret transportés par les aéronefs, notamment les règlements concernant l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliquent à l'entrée sur le territoire, à la sortie du territoire et durant leur séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

*Article 9. Exemption de droits de douane*

1. Les aéronefs affectés à des services internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les pièces détachées, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), seront exempts de tous droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements et fournitures restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, les lubrifiants, les pièces détachées et les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de l'entreprise aérienne désignée de l'autre Partie contractante et destinés à être exclusivement utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international seront, à l'exception des charges correspondant au service rendu, exemptés des mêmes droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres droits ou taxes imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés dans les parties du voyage réalisées au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été introduits ou embarqués. Il se pourrait que les équipements et fournitures dont il est question ci-dessus soient conservés sous supervision et contrôle douaniers.

3. Les entreprises aériennes désignées, dans le cadre du régime d'exemption prévu au paragraphe 2 du présent article, pourraient stocker sur l'aéroport ou les aéroports de l'autre Partie et sous contrôle douanier, les quantités nécessaires de carburant, lubrifiants, pièces détachées, et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits à partir du territoire de chacune des Parties contractantes ou d'États tiers et destinés à être exclusivement utilisés à bord d'un aéronef affecté au transport de passagers, marchandises, courrier et fret, par l'aéronef de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie.

4. Les supports promotionnels imprimés, comme les publicités, catalogues, listes de prix, notification commerciales, horaires, documents commerciaux ou brochures touristiques et d'information (y compris des posters), introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de l'entreprise aérienne désignée de l'autre Partie contractante et destinés à être exclusivement utilisés pour des activités promotionnelles de transport international, seront exemptés des mêmes droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres droits ou taxes imposés sur le territoire de la première Partie contractante.

#### *Article 10. Dispositions financières*

1. Chaque compagnie aérienne désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays – en cas d'exigences et sans restrictions – l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. La conversion et le transfert de ces recettes seront entrepris sur la base des taux de change officiels pour les paiements courants, ou en l'absence de ces taux officiels, au taux de change du marché prévalant pour les paiements courants, dans le respect des lois et réglementations de chaque pays.

2. Dans tous les cas où le système de paiement entre les deux Parties contractantes est régi par un accord spécial, cet accord spécial s'appliquera.

#### *Article 11. Conditions de sécurité*

1. Chaque Partie exigera que les opérateurs d'aéronefs de son registre agissent dans le respect des dispositions pertinentes en matière de sécurité aérienne applicables et fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Chaque Partie réaffirme son engagement à agir 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 dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

3. Chaque Partie peut exiger la mise en œuvre de consultations en matière de normes de sécurité appliquées par l'autre Partie relativement aux facilités aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et au fonctionnement des entreprises aériennes désignées. Si, au terme de ces consultations, une Partie estime que l'autre Partie ne respecte ni ne gère efficacement des normes et exigences de sécurité dans ces domaines, lesquelles sont à tout le moins égales aux normes minimales susceptibles d'être établies en exécution de la Convention, la première Partie notifiera à l'autre Partie les résultats de ces réflexions et les mesures qui seront nécessaires pour se conformer à ces normes minimales et, dans la



mesure du possible, l'autre Partie prendra des mesures correctives appropriées. Chaque Partie se réserve le droit, si des consultations ont été organisées sans résultats satisfaisants, de retenir, révoquer ou limiter l'autorisation de fonctionnement de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie si cette autre Partie ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable.

4. Chaque Partie accordera toute l'assistance possible à l'autre Partie afin d'empêcher toute capture illicite d'aéronefs, tout acte de sabotage à l'encontre d'un tel aéronef, d'aéroports et de facilités de navigation aérienne et toute menace contre la sécurité aérienne. Chaque Partie accordera la plus grande attention possible à toute exigence présentée par l'autre Partie relativement à l'adoption de mesures de sécurité spéciales pour ses aéronefs ou passagers dans le cadre de la lutte contre une menace spécifique et en cas d'incident ou de menaces de capture ou de sabotage de tout aéronef, aéroports et facilités de navigation aérienne. Les Parties s'entraideront mutuellement en vue de faciliter les communications et de mettre un terme à ces incidents, rapidement et en toute sécurité.

#### *Article 12. Formalités d'admission*

1. Les passagers qui traversent le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne seront soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle de l'immigration très simplifiées, sauf dans le cadre de mesures de sécurité en cas de menace de violence et de piraterie de l'air.

2. Les bagages et le fret en transit direct seront exemptés de droits et autres taxes similaires.

#### *Article 13. Conditions d'exercice des services aériens*

1. Les entreprises aériennes désignées des deux Parties contractantes bénéficieront d'un traitement honnête et équitable et de possibilités égales pour la prestation de services aériens sur les routes indiquées.

2. Dans le cadre de la prestation des services convenus par l'entreprise aérienne désignée de chaque Partie contractante, les intérêts de l'entreprise aérienne désignée de l'autre Partie contractante seront pris en considération, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière entreprise de transports aériens assure sur la totalité ou une partie des routes.

#### *Article 14. Dispositions relatives à la capacité*

1. Les services convenus rendus par une entreprise aérienne désignée auront comme principal objectif la fourniture de la capacité appropriée par rapport aux exigences actuelles et raisonnablement escomptées en ce qui concerne le transport de passagers, courrier et fret provenant du territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise aérienne ou à destination de ce territoire.

2. Pour le transport des passagers, du fret et du courrier à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres

que les Parties contractantes, des dispositions seront prises qui sont conformes aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences primaires du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise aérienne;
- b) Aux exigences du trafic subsidiaires dans la région desservie par l'entreprise aérienne, compte tenu d'autres services de transport rendus par des compagnies aériennes des États de cette région; et
- c) Aux exigences complémentaires propres au fonctionnement général de l'entreprise aérienne.

3. Préalablement au démarrage des services convenus et pour toute modification ultérieure de la capacité, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'entendront à propos de la mise en œuvre pratique des principes des paragraphes précédents du présent article à propos de l'organisation des services convenus par les entreprises aériennes désignées.

#### *Article 15. Approbation des horaires*

1. L'entreprise désignée par une Partie contractante soumettra pour approbation ses programmes de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant le début de l'opération/de l'activité prévue. Le programme contiendra les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

2. Toute modification apportée à une date ultérieure sera communiquée aux autorités aéronautiques.

#### *Article 16. Tarifs*

1. Les tarifs à appliquer à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs pratiqués par les autres compagnies aériennes.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, convenus entre les entreprises aériennes désignées après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route; les entreprises doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de l'Association du transport aérien international pour l'élaboration des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Cette approbation peut être donnée explicitement. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à partir de la date où la soumission aura été effectuée conformément au paragraphe 3 du présent article, lesdits tarifs seront considérés comme approuvés. Dans le cas d'un délai de soumission réduit de la manière prévue au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent

convenir d'un délai inférieur à trente (30) jours pour la notification d'un éventuel désaccord.

5. Lorsqu'un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou lorsqu'une autorité aéronautique, dans les délais mentionnés au paragraphe 4 du présent article, fait connaître à l'autre autorité aéronautique son désaccord à l'égard de tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties doivent, après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout autre État dont elles estiment utile de prendre l'avis, s'efforcer de déterminer le tarif au moyen d'un accord entre elles.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur la détermination d'un tarif aux termes du paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé d'après les dispositions prévues à l'article 21 du présent Accord.

7. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif.

Toutefois, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu de ce paragraphe pour une période supérieure à douze mois après la date à laquelle elle aurait dû prendre fin.

#### *Article 17. Zones interdites*

Chaque Partie peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par des aéronefs de l'entreprise aérienne désignée de l'autre Partie, pour autant que ces restrictions ou interdictions soient appliquées équitablement aux aéronefs de l'entreprise aérienne désignée de la première Partie ou des compagnies aériennes d'États tiers exploitant des services aériens internationaux réguliers, le tout dans le respect de l'article 9 de la Convention.

#### *Article 18. Échange de statistiques*

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise désignée de la première Partie contractante. Ces relevés contiendront toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise ou les entreprises sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

#### *Article 19. Infractions commises par les entreprises aériennes désignées*

Les infractions au règlement de la navigation aérienne commises par le personnel de l'entreprise désignée d'une Partie contractante seront communiquées aux autorités aéronautiques de cette Partie contractante par les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle cette infraction a été commise. S'il s'agit d'une infraction grave, cette autorité aura le droit de demander l'adoption de mesures appropriées.

*Article 20. Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de ses Annexes.

2. Chaque Partie contractante pourra demander qu'aient lieu des consultations, qui pourront se faire directement ou par correspondance et commenceront dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui suivent la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'acceptent une prorogation de cette période.

3. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les modalités du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation, qui pourra se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions soit par correspondance, débutera dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes diplomatiques.

4. Des modifications pourront être apportées aux Annexes du présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

*Article 21. Règlement des différends*

1. Au cas où un différend viendrait à survenir quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de ses Annexes, les Parties contractantes s'efforceront de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à une solution par voie de négociations, chacune d'entre elles pourra soumettre le différend à un tribunal arbitral, qui sera constitué et fonctionnera comme suit :

- a) Le Tribunal sera composé de trois membres. Chaque Partie contractante désignera un arbitre et le troisième sera désigné par accord des deux premiers et ne pourra pas être un ressortissant de l'une ou de l'autre des Parties contractantes;
- b) La nomination des deux premiers arbitres s'effectuera dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu la note diplomatique de l'autre Partie demandant un arbitrage.  
Le troisième arbitre sera désigné dans les trente (30) jours à compter de la désignation des deux premiers;
- c) En cas de non-respect des délais précisés aux paragraphes précédents, les Parties, en l'absence d'accord, demanderont au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de désigner les arbitres requis. Si le Président possède la nationalité de l'une des Parties ou est empêché d'agir pour toute autre raison, son remplaçant désignera les arbitres;
- d) Le Tribunal Arbitral adoptera son propre règlement et statuera à la majorité des voix dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de sa constitution. Ce délai pourra être prolongé par accord des deux Parties contractantes;

- e) Les décisions du Tribunal arbitral seront obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante supportera les coûts de son arbitre. Les coûts du troisième arbitre seront pris en charge à concurrence de la moitié de ceux-ci par les deux Parties contractantes.

*Article 22. Modifications par accords multilatéraux*

Si une convention multilatérale de caractère général relative au transport aérien venait à entrer en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord devrait être modifié pour se conformer aux dispositions de ladite convention.

*Article 23. Enregistrement*

Le présent Accord, ainsi que toute modification ultérieure, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 24. Entrée en vigueur de l'Accord*

1. Le présent Accord et ses Annexes seront confirmés dans le respect des législations internes respectives des Parties et entreront en vigueur définitivement à compter de l'accomplissement des exigences légales, lequel se déroulera dans la ville de Stockholm.

2. Les dispositions du présent Accord et de ses Annexes entreront provisoirement en vigueur à partir de la date de sa signature.

*Article 25. Cessation*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord expirera douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée par accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ladite période.

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

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Buenos Aires, le 16 juin 1988.

En trois exemplaires originaux, dans les langues espagnole, suédoise et anglaise. En cas de différend, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République argentine :

SUSANA RUIZ CERUTTI

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :

GUN NILSSON

ANNEXE I

Routes

Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement du Royaume de Suède :

Point en Suède	Points intermédiaires	Point en Argentine	Points au-delà
Stockholm	Lisbonne	Buenos Aires	Santiago du Chili
	Un point en Afrique		Montevideo
	Rio de Janeiro		
	São Paulo		
	Montevideo		

L'entreprise désignée du Royaume de Suède pourra, pour tout ou partie de ses vols, omettre de faire escale à tout point parmi ceux énumérés ci-dessus, sous réserve que le service convenu parte de points situés en Suède.

Rien n'empêchera une entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Suède de desservir des points autres que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et des points dans le territoire de l'autre Partie contractante.

ANNEXE II

Routes

Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République argentine :

Point en Argentine	Points intermédiaires	Point en Suède	Points au-delà
Buenos Aires	São Paulo Rio de Janeiro Un point en Afrique 2 points en Europe* À convenir	Stockholm	À convenir

L'entreprise aérienne désignée de la République argentine pourra, pour tout ou partie de ses vols, omettre de faire escale à tout point parmi ceux énumérés ci-dessus, sous réserve que le service convenu parte de points situés en République argentine.

Rien n'empêchera une entreprise de transport aérien désignée de la République argentine de desservir des points autres que ceux spécifiés dans la présente Annexe, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et des points dans le territoire de l'autre Partie contractante.

\* Sauf au Danemark et en Norvège





---

## 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

09-60194—June 2010—500

ISSN 0379-8267

Sales No. TS2437

USD \$35

ISBN 978-92-1-900428-3

