

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2017 Nr. 54

A. TITEL

*Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Argentijnse Republiek (met Bijlage);
Amsterdam, 27 maart 2017*

Voor een overzicht van de verdragsgegevens, zie verdragsnummer 010167 in de Verdragenbank.

B. TEKST

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

Preambule

Het Koninkrijk der Nederlanden

en

de Argentijnse Republiek,

hierna te noemen „de partijen”;

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

Geleid door de wens een bijdrage te leveren aan de vooruitgang van de internationale luchtvaart;

Geleid door de wens de hoogste mate van veiligheid en beveiliging van internationale luchtdiensten te waarborgen;

Geleid door de wens een verdrag inzake luchtdiensten te sluiten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Argentijnse Republiek;

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

INLEIDING

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Verdrag:

- a. wordt onder „luchtvaartautoriteiten” verstaan wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de minister van Infrastructuur en Milieu; en wat de Argentijnse Republiek betreft, de minister van Vervoer en de Nationale Burgerluchtvaart Autoriteit; of, in beide gevallen, elke persoon of instantie die bevoegd is de functies te vervullen die thans door de genoemde autoriteiten worden vervuld;
- b. wordt onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” verstaan respectievelijk de internationale luchtdienst overeenkomstig dit Verdrag en de route omschreven in de bijlage bij dit Verdrag;
- c. wordt onder „Verdrag” verstaan dit Verdrag en de bijlage erbij opgesteld voor de toepassing ervan, alsmede elke wijziging van het Verdrag of de bijlage;

- d. hebben „luchtdienst“, „internationale luchtdienst“ en „luchtvaartmaatschappij“ de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag van Chicago respectievelijk wordt toegekend;
 - e. wordt onder „verandering van luchtvaartuig“ verstaan de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zodanige wijze dat op een of meer delen van de omschreven route wordt gevlogen met verschillende luchtvaartuigen;
 - f. wordt onder „het Verdrag van Chicago“ verstaan het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opengesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van dat verdrag aangenomen bijlagen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het verdrag ingevolge de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide partijen;
 - g. wordt onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij“ verstaan de luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 3 (Aanwijzing en verlening van vergunningen) van dit Verdrag;
 - h. wordt onder „boordproviand“ verstaan consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;
 - i. wordt onder „prijs“ verstaan alle tarieven, kosten of heffingen die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor vervoer door de lucht van passagiers, bagage en/of vracht (post uitgezonderd) en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven, kosten of heffingen geldende voorwaarden;
 - j. heeft „grondgebied“ met betrekking tot een partij de betekenis die eraan wordt toegekend in artikel 2 van het Verdrag van Chicago;
 - k. wordt onder „gebruikersheffing“ verstaan een heffing opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen voor de levering van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen of -diensten met inbegrip van daarmee verband houdende diensten en voorzieningen;
 - l. wordt onder „capaciteit“ verstaan het aantal diensten dat uit hoofde van dit Verdrag wordt geleverd, gewoonlijk gemeten als het aantal frequenties of stoelen of ton vracht die op een markt worden aangeboden (stedenpaar of land naar land) of op een route gedurende een specifiek tijdvak, bijvoorbeeld dagelijks, wekelijks, in een bepaald seizoen of jaarlijks;
 - m. wordt onder „lidstaat van de Europese Unie“ verstaan een staat die nu of in de toekomst partij is of wordt bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
 - n. wordt onder het „Caribische deel van Nederland“ verstaan de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
 - o. wordt onder „Nederland“ verstaan
 - i. het Europese deel van Nederland; en
 - ii. het Caribische deel van Nederland;
 - p. wordt onder „inwoners van het Caribische deel van Nederland“ verstaan inwoners met de nationaliteit van het Koninkrijk der Nederlanden die afkomstig zijn uit het Caribische deel van Nederland.
2. De wetgeving die in het Europese deel van Nederland van toepassing is omvat de van toepassing zijnde wetgeving van de Europese Unie.

HOOFDSTUK II

DOELSTELLINGEN

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij, behoudens andersluidende bepalingen in de bijlage, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij:
 - a. het recht zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht op haar grondgebied te landen voor niet-commerciële verkeersdoeleinden; en
 - c. terwijl zij een overeengekomen dienst op een omschreven route exploiteert, het recht te landen op haar grondgebied ten behoeve van het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in de vorm van passagiers, bagage, lading en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij het recht te verlenen deel te nemen in luchtdiensten tussen punten op het grondgebied van de andere partij (cabotage).

Artikel 3

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht, langs diplomatieke weg bij een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij, een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van internationale luchtdiensten op de in de bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.
2. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving verleent elke partij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, onverwijld aan elke aldus door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) de vereiste exploitatievergunningen, tenzij zij er niet van overtuigd is dat:
 - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden gevestigd is overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; en
 - ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft en de desbetreffende luchtvaartautoriteit duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
 - b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland gevestigd is en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; en
 - ii. Nederland daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit;
 - c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Argentijnse Republiek:
 - i. de luchtvaartmaatschappij gevestigd is op het grondgebied van de Argentijnse Republiek en beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Argentijnse Republiek; en
 - ii. de Argentijnse Republiek daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en
 - iii. de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk onder toezicht staat van de Argentijnse Republiek en/of van onderdanen van de Argentijnse Republiek;en dat:
 - d. de normen vervat in artikel 14 (Veiligheid) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag worden gehandhaafd en toegepast;
 - e. de aangewezen luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in de wetten en voorschriften gestelde voorwaarden die de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt gewoonlijk toepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan (kunnen) de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) op elk moment geheel of ten dele een aanvang maken met de exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de bepalingen van dit Verdrag naleeft (naleven).

4. De luchtvaartautoriteiten van de ene partij kunnen van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij verlangen te bewijzen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden uit hoofde van de wetten en voorschriften die door deze autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze worden toegepast op de exploitatie van internationale luchtdiensten in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Chicago.

Artikel 4

Intrekking en schorsing van vergunningen

1. Elke partij heeft het recht de exploitatievergunningen van een door de andere partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te weigeren, in te trekken, te schorsen of te beperken:
 - a. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Europese deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:

- i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden overeenkomstig de verdragen van de Europese Unie of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met het recht van de Europese Unie; of
- ii. de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het bewijs luchtvaartexploitant niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft of de desbetreffende luchtvaartautoriteit niet duidelijk wordt vermeld in de aanwijzing; of
- iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van lidstaten van de Europese Unie of de Europese Vrijhandelsassociatie en/of van onderdanen van deze staten;
- b. in het geval van een luchtvaartmaatschappij in het Caribische deel van Nederland aangewezen door het Koninkrijk der Nederlanden:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is in het Caribische deel van Nederland en niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving voor het Caribische deel van Nederland; of
 - ii. Nederland niet daadwerkelijk controleert of de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van inwoners van het Caribische deel van Nederland met de Nederlandse nationaliteit;
- c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de Argentijnse Republiek:
 - i. de luchtvaartmaatschappij niet gevestigd is op het grondgebied van de Argentijnse Republiek of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetgeving van de Argentijnse Republiek; of
 - ii. de Argentijnse Republiek niet daadwerkelijk controleert of de aangewezen luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
 - iii. de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van of niet daadwerkelijk onder toezicht staat van de Argentijnse Republiek en/of van onderdanen van de Argentijnse Republiek;
- d. in het geval de luchtvaartmaatschappij heeft verzuimd de in artikel 12 (Toepassing van wetten, voorschriften en procedures) van dit Verdrag bedoelde wetten en voorschriften na te leven;
- e. in het geval de normen vervat in artikel 14 (Veiligheid) en 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag niet worden gehandhaafd en toegepast;
- f. in het geval een dergelijke luchtvaartmaatschappij niet in staat is, ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunning controleren, aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago op de exploitatie van internationale luchtdiensten toegepaste wetten en voorschriften; of
- g. in het geval de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te voeren in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op het eerste lid van dit artikel, worden de in dit artikel vastgestelde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de andere partij. Tenzij anders overeengekomen door de partijen, vangt dergelijk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen vanaf de datum van ontvangst van het verzoek.

3. Dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de partijen de exploitatievergunning van een of meerdere luchtvaartmaatschappijen van de andere partij in overeenstemming met artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van dit Verdrag te weigeren, te schorsen, in te trekken, te beperken of hieraan voorwaarden te verbinden.

HOOFDSTUK III

COMMERCIEËLE BEPALINGEN

Artikel 5

Prijzen

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op basis van commerciële marktoverwegingen prijzen voor luchtdiensten vaststelt. Het ingrijpen door de partijen is beperkt tot:
 - a. het voorkomen van onredelijk discriminatoire prijzen of praktijken;
 - b. het beschermen van consumenten tegen prijzen die onredelijk hoog of beperkend zijn als gevolg van misbruik van een dominante positie; en
 - c. het beschermen van luchtvaartmaatschappijen tegen prijzen die kunstmatig laag zijn als gevolg van directe of indirecte overheidssubsidie of -steun.
2. Geen van de partijen kan verlangen dat in rekening te brengen prijzen voor vluchten van of naar haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ter kennis worden gebracht of worden ingediend bij haar luchtvaartautoriteiten. In het geval dat een partij redenen heeft om aan te nemen dat een

luchtvaartmaatschappij van een van de partijen betrokken is bij de onder het eerste lid, onder a, b of c van dit artikel beschreven praktijken, kan zij kennisgeving of indiening van de prijzen verlangen alsmede aanvullende informatie om de kwestie op te lossen.

3. Geen van de partijen neemt eenzijdige maatregelen ter voorkoming van de invoering of handhaving van een prijs die wordt berekend of wordt voorgesteld om te worden berekend door i. een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen voor internationale luchtdiensten tussen de grondgebieden van de partijen, of ii. een luchtvaartmaatschappij van een partij voor internationale luchtdiensten tussen het grondgebied van de andere partij en een ander land, in beide gevallen met inbegrip van vervoer dat door maatschappijen wordt gedeeld of dat binnen dezelfde maatschappij wordt uitgevoerd.

4. Wanneer een partij van mening is dat een dergelijke prijs onverenigbaar is met de overwegingen vervat in het eerste lid van dit artikel, verzoekt zij om overleg in overeenstemming met artikel 17 (Overleg en wijziging) van dit Verdrag en stelt zij de andere partij zo spoedig mogelijk in kennis van de redenen voor haar afkeuring. Dit overleg vindt plaats uiterlijk dertig (30) dagen na ontvangst van het verzoek en de partijen werken samen om de gegevens te verkrijgen die nodig zijn voor een beredeneerde oplossing van de kwestie. Indien de partijen overeenstemming bereiken over een prijs waarover een kennisgeving van afkeuring is gedaan, stelt elke partij al het mogelijke in het werk om deze afspraak na te komen. Bij gebreke van een dergelijke wederzijdse overeenstemming wordt of blijft de prijs van kracht.

Artikel 6

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van beide partijen toegestaan:
 - a. op het grondgebied van de andere partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering en verkoop van luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten (met inbegrip van het recht tot verkoop en verstreking van eigen vliegbiljetten en/of vrachtbrieven, en vliegbiljetten en/of vrachtbrieven van een andere luchtvaartmaatschappij) alsook andere voorzieningen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;
 - b. zich op het grondgebied van de andere partij rechtstreeks en, naar eigen goeddunken, via hun agenten en/of andere luchtvaartmaatschappijen, bezig te houden met de verkoop van luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten.
2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de ene partij toegestaan haar in verband met het verzorgen van luchtdiensten en bijkomende of aanvullende diensten benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere partij, in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de andere partij inzake binnenkomst, verblijf en tewerkstelling.
3. In deze personeelsbehoefte kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verrichten op het grondgebied van die partij.
4. Gronddiensten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van elke partij en in het geval van het Europese deel van Nederland, met inbegrip van het recht van de Europese Unie. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt behandeld op basis van non-discriminatie.
5. Bij de exploitatie of het onderhouden van de luchtdiensten op de omschreven routes kan elke aangewezen luchtvaartmaatschappij van een partij onder de volgende voorwaarden commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop aangaan:
 - a. de commerciële en/of samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop kunnen bestaan uit, maar zijn niet beperkt tot, vast af te nemen plaatsen, code-sharing en lease-regelingen, met:
 - i. de luchtvaartmaatschappij(en) van dezelfde partij;
 - ii. de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij;
 - iii. de luchtvaartmaatschappij(en) van een derde land;
 - b. de uitvoerende luchtvaartmaatschappij(en) betrokken bij de samenwerkingsregelingen op het gebied van de verkoop bezit (bezitten) de desbetreffende verkeersrechten met inbegrip van de rechten op routes en capaciteit en voldoet (voldoen) aan de vereisten die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn;
 - c. alle verkopende luchtvaartmaatschappijen betrokken bij de samenwerking bezitten de desbetreffende rechten op routes en voldoen aan de vereisten die gewoonlijk van toepassing zijn op dergelijke regelingen;
 - d. de totale capaciteit die de luchtvaartmaatschappijen exploiteren in het kader van deze regelingen wordt uitsluitend verrekend met het recht op capaciteit van de partij die de uitvoerende luchtvaartmaatschap-

- pij(en) heeft aangewezen. De door de verkopende luchtvaartmaatschappij(en) aangeboden capaciteit bij deze diensten wordt niet verrekend met het recht op capaciteit van de partij die die luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
- e. bij het onderhouden van diensten voor de verkoop uit hoofde van dergelijke regelingen stelt de desbetreffende luchtvaartmaatschappij of haar agent de koper op het verkooppunt op de hoogte van de luchtvaartmaatschappij die de uitvoerende luchtvaartmaatschappij is op elke sector van de dienst en met welke luchtvaartmaatschappij(en) de koper een contractuele verbintenis aangaat;
 - f. deze bepalingen zijn van toepassing op passagiers-, combinatie- en vrachtdiensten.

Artikel 7

Verandering van luchtvaartuig

1. Op elk deel of alle delen van de omschreven route kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten verzorgen zonder beperkingen ten aanzien van verandering van het type of aantal ingezette luchtvaartuigen op elk punt van de omschreven route, met dien verstande dat bij uitgaande vluchten het vervoer voorbij dat punt een voortzetting is van het vervoer vanuit het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, en bij binnenkomende vluchten het vervoer naar het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen een voortzetting is van het vervoer voorbij dat punt.
2. Bij verandering van luchtvaartuig kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruikmaken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen en/of samenwerkingsregelingen op verkoopgebied met andere luchtvaartmaatschappijen.
3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid wordt gesteld te concurreren bij het verzorgen van de internationale luchtdiensten waarop dit Verdrag betrekking heeft.
2. Elke partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij nadelig beïnvloeden.
3. Elke partij staat toe dat elke aangewezen luchtvaartmaatschappij de frequentie en capaciteit van de internationale luchtdiensten die zij aanbiedt, bepaalt op basis van commerciële marktoverwegingen, met inachtneming van de bepalingen inzake capaciteit die tussen de luchtvaartautoriteiten van beide partijen zijn overeengekomen. In overeenstemming met dit recht kan geen van de partijen de omvang van het verkeer, de frequentie of regelmatigheid van een dienst, of het type of de typen van de door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij geëxploiteerde luchtvaartuigen eenzijdig beperken, tenzij dit nodig kan zijn om redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie of milieu uit hoofde van uniforme voorwaarden die in overeenstemming zijn met artikel 15 van het Verdrag van Chicago.
4. Geen van de partijen schrijft aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij proportionele beperkingen (uplift ratio), een vergoeding wegens afzien van bezwaar (no-objection fee) of enige andere eis voor ten aanzien van capaciteit, frequentie of verkeer indien zulks niet verenigbaar zou zijn met de doelstellingen van dit Verdrag.

HOOFDSTUK IV

FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 9

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van een van de partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, boordproviand, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van deze luchtvaartuigen bevindt, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle douanerech-

ten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij aankomst op het grondgebied van de andere partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand die worden ingevoerd in het grondgebied van de ene partij door of ten behoeve van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij, of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen worden genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van die luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale luchtdiensten, behoeven geen heffingen en belastingen te worden betaald, met inbegrip van douaneheffingen en inspectiekosten die verschuldigd zijn op het grondgebied van de eerste partij, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de partij waar zij aan boord zijn genomen. Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven. De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat een partij kan worden verplicht tot terugbetaling van de douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

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

4. Bagage, vracht en post in doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere vergelijkbare rechten.

5. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar wanneer een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij contracten heeft gesloten met een andere luchtvaartmaatschappij, die dezelfde vrijstellingen geniet van de andere partij, voor het op het grondgebied van de andere partij lenen of overdragen van de in het eerste, tweede en derde lid van dit artikel bedoelde goederen.

6. Niets in dit Verdrag belet het Koninkrijk der Nederlanden op basis van non-discriminatie belastingen, heffingen, rechten of toeslagen te heffen over brandstof geleverd op het grondgebied van het Europese deel van Nederland voor gebruik in een luchtvaartuig van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Argentijnse Republiek dat vliegt tussen een punt op het grondgebied van het Europese deel van Nederland en het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 10

Gebruikersheffingen

1. Gebruikersheffingen die aan de luchtvaartmaatschappij(en) van een partij kunnen worden opgelegd door en/of onder toezicht van de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van de andere partij dienen rechtvaardig, redelijk en niet onrechtvaardig discriminatoir te zijn en in redelijkheid en billijkheid te worden opgelegd aan de categorieën gebruikers. In alle gevallen worden deze gebruikersheffingen opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die op het tijdstip waarop de heffingen worden opgelegd gelden voor een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Gebruikersheffingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij mogen overeenkomen met maar niet hoger zijn dan de volledige kosten voor de bevoegde inningsautoriteiten of -lichamen van het verstrekken van passende luchthaven-, milieu-, luchtvaarnavigatie-, en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem. Deze volledige kosten kunnen een redelijk rendement op vermogensbestanddelen na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarvoor heffingen worden opgelegd, worden op efficiënte en economische wijze verstrekt.

3. Heffingen en kosten dienen in de nationale munteenheid te worden betaald.

Artikel 11

Overmaking van gelden

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht, op verzoek, het batig saldo van de inkomsten en uitgaven die verband houden met het luchtvervoer tegen de officiële wisselkoers te wisselen en naar haar land over te maken. Bij het ontbreken van toepasselijke bepalingen van een betalingsovereenkomst tussen de partijen wordt bovenbedoelde overmaking verricht in inwisselbare valuta en in overeenstemming met de nationale wetgeving en de van toepassing zijnde regelgeving inzake valutatransacties.

2. De inwisseling en overmaking van deze inkomsten is zonder beperkingen toegestaan tegen de wisselkoers die van toepassing is op lopende transacties op de dag waarop de luchtvaartmaatschappij de transactie met de bevoegde entiteit aangaat en er worden geen heffingen opgelegd anders dan de heffingen die gewoonlijk door banken worden opgelegd voor een dergelijke inwisseling en overmaking.

HOOFDSTUK V

BEPALINGEN BETREFFENDE REGELGEVING

Artikel 12

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van de ene partij met betrekking tot de binnenkomst op of het vertrek uit haar grondgebied van voor internationale luchtdiensten ingezette luchtvaartuigen, of met betrekking tot de exploitatie van en het vliegen met deze luchtvaartuigen, worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij nageleefd zodra het luchtvaartuig het genoemde grondgebied binnenkomt en totdat het luchtvaartuig het genoemde grondgebied heeft verlaten.
2. De wetten, voorschriften en procedures van de ene partij met betrekking tot immigratie, paspoorten, of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, vrijgave, douane en quarantaine worden nageleefd door of namens bemanningen, passagiers, vracht en post, vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij, zodra deze op het grondgebied van de genoemde partij binnenkomen en totdat deze het grondgebied van de genoemde partij hebben verlaten.
3. Passagiers, bagage en vracht in rechtstreeks doorgaand verkeer via het grondgebied van een van de partijen die de daarvoor gereserveerde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat de veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen.
4. Geen van de partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen en luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.
5. Elke partij verstrekt, op verzoek van de andere partij, afschriften van de relevante in dit Verdrag bedoelde wetten, voorschriften en procedures.

Artikel 13

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij zijn uitgereikt of op basis van wederkerigheid zijn afgegeven – in het geval van het Europese deel van Nederland mede in overeenstemming met de wet- en regelgeving van de EU – en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits de vereisten voor de uitreiking of voor de afgifte op basis van wederkerigheid van deze bewijzen en vergunningen ten minste gelijkwaardig zijn aan of zwaarder dan de in overeenstemming met het Verdrag van Chicago vastgestelde of in de toekomst vast te stellen minimumeisen. Elke partij behoudt zich evenwel het recht voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen door de andere partij verleend aan of geldig verklaard voor haar eigen onderdanen te weigeren voor vluchten boven haar grondgebied.

Artikel 14

Veiligheid

1. Elke partij kan te allen tijde verzoeken om overleg inzake door de andere partij aanvaarde veiligheidsnormen op elk gebied met betrekking tot bemanning, luchtvaartuigen of hun exploitatie. Dergelijk overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na dat verzoek.
2. Indien een partij na dergelijk overleg oordeelt dat de andere partij op een willekeurig gebied niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -eisen handhaaft en toepast die ten minste gelijk zijn aan de minimumnormen die op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago waren vastgesteld, stelt de eerstgenoemde partij de andere partij daarvan in kennis en van de noodzakelijk geachte stappen om te voldoen aan die minimumnormen en neemt die andere partij passende corrigerende maatregelen. Indien de andere partij

nalaat binnen vijftien (15) dagen, of binnen een langere termijn als overeen te komen, passende maatregelen te nemen, is dit aanleiding voor de toepassing van artikel 4 (Intrekking en schorsing van vergunningen) van dit Verdrag.

3. Onverminderd de verplichtingen bedoeld in artikel 33 van het Verdrag van Chicago wordt overeengekomen dat elk luchtvaartuig dat door of op grond van een leaseregeling namens de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de ene partij wordt geëxploiteerd op diensten naar of van het grondgebied van de andere partij, terwijl het zich op het grondgebied van de andere partij bevindt, mag worden onderworpen aan een inspectie door de bevoegde vertegenwoordigers van de andere partij, aan boord en rond het luchtvaartuig om zowel de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig als die van zijn bemanning en de kennelijke toestand van het luchtvaartuig en zijn uitrusting te controleren (platforminspecties), mits dit niet leidt tot onredelijke vertraging.

4. Indien een dergelijke platforminspectie of reeks platforminspecties leidt tot:

- a. ernstige bezorgdheid dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet voldoet aan de op dat tijdstip uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen; of
- b. ernstige bezorgdheid dat de op dat moment uit hoofde van het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen onvoldoende worden gehandhaafd en vastgelegd,

staat het de partij die de inspectie verricht vrij, voor de toepassing van artikel 33 van het Verdrag van Chicago, de conclusie te trekken dat de vereisten krachtens welke het bewijs of de vergunningen ten aanzien van dat luchtvaartuig of ten aanzien van de bemanning van dat luchtvaartuig zijn afgegeven of geldig verklaard, of dat de vereisten uit hoofde waarvan dat luchtvaartuig wordt geëxploiteerd niet gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de minimumnormen die zijn vastgesteld uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

5. Ingeval toegang ten behoeve van de uitvoering van een platforminspectie in overeenstemming met het derde lid van dit artikel van een door een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een partij geëxploiteerd luchtvaartuig door de vertegenwoordiger van die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen wordt geweigerd, staat het de andere partij vrij daaruit af te leiden dat er aanleiding is voor ernstige bezorgdheid als bedoeld in het vierde lid van dit artikel en de conclusies te trekken zoals bedoeld in dat lid.

6. Elke partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de andere partij onmiddellijk te schorsen of daarvan af te wijken, ingeval de eerstgenoemde partij concludeert, hetzij naar aanleiding van een platforminspectie of reeks platforminspecties, weigering van toegang voor platforminspectie, overleg of anderszins, dat onverwijld ingrijpen essentieel is voor de veiligheid van de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

7. Een maatregel door een partij in overeenstemming met het tweede of zesde lid van dit artikel wordt beëindigd zodra de aanleiding voor de maatregel ophoudt te bestaan.

8. Elke partij ziet erop toe dat de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) wordt (worden) voorzien van communicatie-, luchtvaart- en meteorologische faciliteiten en elke andere dienst die nodig is voor de veilige exploitatie van de overeengekomen diensten, met inachtneming van de nationale wet- en regelgeving en technische beperkingen van de partijen.

Artikel 15

Beveiliging van de luchtvaart

1. Overeenkomstig hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht, bevestigen de partijen opnieuw dat hun verplichting jegens elkaar tot bescherming van de veiligheid van de burgerluchtvaart tegen daden van wederrechtelijke inmenging een integrerend onderdeel uitmaakt van dit Verdrag. Zonder hun rechten en verplichtingen ingevolge het internationale recht in het algemeen te beperken handelen de partijen in het bijzonder overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, het Aanvullend Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, alsmede elk ander verdrag en protocol inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart dat beide partijen naleven.

2. De partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand ter voorkoming van gedragingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van deze luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, alsmede elke andere bedreiging voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

3. De partijen handelen, in hun onderlinge betrekkingen, in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag van Chicago; zij verlangen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun land geregistreerd zijn of die op hun grondgebied hun voornaamste plaats van bedrijfsuitoefening hebben of gevestigd zijn en de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart. Elke partij stelt de andere partij in kennis van verschillen tussen haar nationale voorschriften en praktijken en de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart van de Bijlagen. Elk van de partijen kan te allen tijde verzoeken om onmiddellijk overleg met de andere partij over dergelijke verschillen.

4. Elke partij stemt ermee in dat van deze exploitanten van luchtvaartuigen kan worden verlangd dat deze de in het derde lid van dit artikel bedoelde bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart in acht nemen die door de andere partij zijn voorgeschreven voor binnenkomst op, vertrek uit en verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij waarborgt dat op haar grondgebied adequate maatregelen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd om de luchtvaartuigen te beschermen en dat passagiers, bemanning, handbagage, bagage, vracht en boordproviand vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden aan controles worden onderworpen. Elke partij neemt tevens elk verzoek van de andere partij binnen redelijke grenzen bijzondere veiligheidsmaatregelen te nemen om een specifieke dreiging het hoofd te bieden, in welwillende overweging.

5. Wanneer een incident van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een burgerluchtvaartuig of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van een dergelijk burgerluchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen plaatsvindt of dreigt plaats te vinden, verlenen de partijen elkaar bijstand door het vergemakkelijken van de communicatie en andere passende maatregelen teneinde snel en veilig een einde te maken aan een dergelijk incident of dergelijke dreiging.

6. Elke partij heeft het recht binnen zestig (60) dagen na een kennisgeving (of binnen een kortere termijn die de luchtvaartautoriteiten kunnen overeenkomen) haar luchtvaartautoriteiten op het grondgebied van de andere partij onderzoek te laten doen naar de veiligheidsmaatregelen die worden uitgevoerd of die volgens plan zullen worden uitgevoerd, door luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van vluchten afkomstig van of vertrekkend naar het grondgebied van de eerstgenoemde partij. De administratieve regelingen voor het uitvoeren van dergelijke onderzoeken worden overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten en worden zonder vertraging uitgevoerd teneinde te waarborgen dat de onderzoeken voortvarend worden uitgevoerd.

7. Wanneer een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen in dit artikel, kan de eerstgenoemde partij verzoeken om overleg. Dergelijk overleg vangt aan binnen vijftien (15) dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek van een van de partijen. Indien zij er niet in slagen binnen vijftien (15) dagen na aanvang van dergelijk overleg tot een bevredigende oplossing te komen, vormt dit een grond voor het weigeren, intrekken, beperken, schorsen of opleggen van voorwaarden ten aanzien van de vergunningen van de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die door de andere partij is of zijn aangewezen. Indien zulks gerechtvaardigd is vanwege een noodgeval of om verdere inbreuken op de bepalingen van dit artikel te voorkomen, kan de eerste partij te allen tijde tussentijdse maatregelen nemen.

HOOFDSTUK VI

PROCEDURELE BEPALINGEN

Artikel 16

Dienstregeling

1. De door elke partij aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) stelt (stellen) de luchtvaartautoriteiten van de andere partij dertig (30) dagen voor aanvang van haar voorgenoemen diensten in kennis van de dienstregeling, onder vermelding van de frequentie, het type luchtvaartuig, de configuratie en het aantal stoelen dat voor het publiek beschikbaar zal worden gesteld.

2. Verzoeken om toestemming extra vluchten uit te voeren kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) rechtstreeks ter goedkeuring worden ingediend bij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij.

Artikel 17

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking kunnen de luchtvaartautoriteiten van de partijen van tijd tot tijd met elkaar overleg plegen teneinde te verzekeren dat de bepalingen van dit Verdrag worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.
2. Elke partij kan om overleg verzoeken met het oog op wijziging van dit Verdrag en/of van de bijlage daarbij. Dit overleg begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek door de andere partij, tenzij anders wordt overeengekomen. Dit overleg kan zowel door middel van besprekingen als door middel van een briefwisseling worden gevoerd.
3. Elke wijziging van dit Verdrag wordt overeengekomen tussen de partijen en geschiedt bij diplomatieke notawisseling. Een dergelijke wijziging treedt in werking in overeenstemming met de bepalingen van artikel 25 (Inwerkingtreding) van dit Verdrag.
4. Onverminderd de bepalingen van het derde lid van dit artikel, worden wijzigingen van de bijlage bij dit Verdrag tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen en bij diplomatieke notawisseling bevestigd, en worden van kracht op een in de diplomatieke notawisseling te bepalen datum. Deze uitzondering op het derde lid van dit artikel is niet van toepassing indien er verkeersrechten worden toegevoegd aan bovengenoemde bijlage.

Artikel 18

Beslechting van geschillen

1. Elk geschil dat tussen de partijen mocht ontstaan met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag en de bijlage daarbij, trachten de partijen in de eerste plaats te beslechten door middel van overleg en onderhandelingen.
2. Indien de partijen er niet in slagen het geschil door middel van overleg te beslechten, kan het, op verzoek van een van de partijen, aan arbitrage worden onderworpen in overeenstemming met de hieronder vervatte procedure.
3. De arbitrage wordt uitgevoerd door een gerecht van drie scheidsmannen, van wie er een door elke partij wordt benoemd, waarna over de derde overeenstemming dient te worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, vooropgesteld dat deze derde scheidsman geen onderdaan is van een van de partijen. Elke partij wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene partij van de andere partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak ten aanzien van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de partijen nalaat haar eigen scheidsman aan te wijzen binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan de President van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een van de partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen. Indien de President de nationaliteit van een van de partijen bezit, dient de Vice-president met de hoogste anciënniteit die niet op deze grond is uitgesloten de benoeming te verrichten.
4. Op initiatief van het scheidsgerecht of op verzoek van een van de partijen dient uiterlijk vijftien (15) dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht een bespreking plaats te vinden teneinde vast te stellen welke kwesties precies aan arbitrage worden onderworpen en welke concrete procedures worden gevolgd.
5. Tenzij anderszins door de partijen overeengekomen of door het scheidsgerecht voorgeschreven, brengt elke partij verslag uit binnen vijfenveertig (45) dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht. De antwoorden dienen uiterlijk zestig (60) dagen daarna te worden ontvangen. Het scheidsgerecht houdt een zitting op verzoek van een van de partijen of op eigen initiatief binnen vijftien (15) dagen na afloop van de termijn voor de ontvangst van de antwoorden.
6. Het scheidsgerecht zal trachten schriftelijk uitspraak te doen binnen dertig (30) dagen na het afsluiten van de zitting, of indien geen zitting plaatsvindt, na de datum waarop beide antwoorden zijn ingediend. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht is doorslaggevend.
7. Binnen vijftien (15) dagen na het bekend maken van de uitspraak kunnen partijen verzoeken om een toelichting daarop en elke eventuele toelichting dient binnen vijftien (15) dagen na dat verzoek te worden gegeven.

8. De uitspraak van het scheidsgerecht is bindend voor de partijen.
9. De kosten van het scheidsgerecht worden door de partijen gelijkelijk gedeeld.
10. Indien en zo lang een van de partijen niet voldoet aan een uit hoofde van het tweede lid van dit artikel genomen beslissing, kan de andere partij alle rechten of voorrechten die zij uit hoofde van dit Verdrag heeft toegekend aan de in gebreke blijvende partij, luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen beperken, weigeren of intrekken.

HOOFDSTUK VII

SLOTBEPALINGEN

Artikel 19

Duur en beëindiging

1. Elk van de partijen kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke weg schriftelijk in kennis stellen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.
2. Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd toegezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dat geval treedt dit Verdrag twaalf (12) maanden na de datum waarop de kennisgeving door de andere partij is ontvangen buiten werking, tenzij de kennisgeving van beëindiging in onderling overleg tussen de partijen voor het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken. Indien de andere partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van die kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Dit Verdrag wordt geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 21

Toepasselijkheid van multilaterale verdragen

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago zijn van toepassing op dit Verdrag.
2. Indien een door beide partijen aanvaard multilateraal verdrag ter zake van een aangelegenheid die onder dit Verdrag valt, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van dat multilaterale verdrag voorrang boven de desbetreffende bepalingen van dit Verdrag.
3. De partijen kunnen met elkaar overleggen teneinde de gevolgen van de voorrang als bedoeld in het tweede lid van dit artikel voor dit Verdrag vast te stellen en de nodige wijzigingen van dit Verdrag overeen te komen.

Artikel 22

Training

De partijen komen overeen deel te nemen aan gezamenlijke initiatieven om training van medewerkers op het gebied van de burgerluchtvaart en met name internationaal commercieel luchtvervoer actief te bevorderen. Zij zullen daartoe bijstand verlenen bij het delen van technische informatie en het ontwikkelen van cursussen, workshops, seminars en andere trainingsmethoden bevorderen teneinde een verbeteringsproces op gang te brengen dat gericht is op het verhogen van de professionele normen, als belangrijke bijdrage aan de aeronautische gemeenschap in de regio.

Artikel 23

Milieu

De partijen komen overeen maatregelen te implementeren om samen te werken bij emissiereductie en het beschermen van het milieu tegen vervuiling veroorzaakt door de luchtvaart, teneinde te helpen de fundamenteën van het menselijk bestaan in stand te houden door duurzaam en passend milieubeheer.

Daarnaast moedigen de partijen mondiale initiatieven aan die inherent zijn aan het behouden en beschermen van de biodiversiteit, de zorgen over milieugevolgen, ecosystemen en duurzame ontwikkeling van de commerciële luchtvaart.

Artikel 24

Toepasselijkheid van dit Verdrag

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft is dit Verdrag van toepassing op het grondgebied van het Europese deel van Nederland alsmede op het grondgebied van het Caribische deel van Nederland.

Artikel 25

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de partijen elkaar langs diplomatieke weg schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

2. Het Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Argentijnse Republiek inzake luchtdiensten, gesloten te 's-Gravenhage op 23 november 1993, houdt op van toepassing te zijn op de datum waarop dit Verdrag in werking treedt.

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

GEDAAN te Amsterdam op 27 maart 2017, in twee oorspronkelijke exemplaren, in de Engelse, de Nederlandse en de Spaanse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn. In geval van verschil in interpretatie is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

A.G. KOENDERS

Voor de Argentijnse Republiek,

S. MALCORRA

Bijlage:

Routetabel

Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van het Koninkrijk der Nederlanden:

Alle punten in Nederland, met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba – alle tussenliggende punten – alle punten in Argentinië – alle verder gelegen punten

Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappij(en) van de Argentijnse Republiek:

Alle punten in Argentinië – alle tussenliggende punten – alle punten in Nederland, met inbegrip van Bonaire, Sint Eustatius en Saba – alle verder gelegen punten

Opmerkingen:

1. Punten op elk van de bovenstaande routes kunnen naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden overgeslagen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten, met dien verstande dat deze dienst begint op het grondgebied van de partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke partij kunnen op elke willekeurige vlucht of op alle vluchten tussenlandingen verrichten op een punt binnen of buiten het grondgebied van een van de partijen, met inbegrip van co-terminalisation.
3. Er mogen geen commerciële verkeersrechten worden uitgeoefend door aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Argentijnse Republiek tussen punten in het Europese deel van Nederland en Bonaire, Sint Eustatius en Saba en vice versa (grand cabotage).

Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Argentine Republic

Preamble

The Kingdom of the Netherlands,

and

the Argentine Republic,

hereinafter referred to as "the Parties";

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

Desiring to contribute to the progress of international aviation;

Desiring to guarantee the highest level of safety and security in International Air Service;

Desiring to conclude an Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Argentine Republic;

Have agreed as follows:

CHAPTER I

INTRODUCTION

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement:

- a) the term "Aeronautical Authorities" means for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and the Environment; for the Argentine Republic, the Ministry of Transportation and the National Civil Aviation Administration; or, in either case, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
- b) the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean International Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;
- c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;
- d) the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
- f) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Parties;
- g) the term "Designated Airline" means the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
- h) the term "Stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
- i) the term "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in Air Services charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- j) the term "Territory" in relation to either Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- k) the term "User Charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
- l) the term "Capacity" means the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of frequencies or seats or tons of cargo offered in a market (city pair or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- m) the term "EU Member State" means a state that is now or in the future a Party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
- n) the term "Caribbean part of the Netherlands" means the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
- o) the term "the Netherlands" means
 - (i) the European part of the Netherlands; and
 - (ii) the Caribbean part of the Netherlands;

- p) the term “residents of the Caribbean part of the Netherlands” means residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originated from the Caribbean part of the Netherlands.
2. The applicable legislation for the European part of the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.

CHAPTER II

OBJECTIVES

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of International Air Services by the Designated Airline(s) of the other Party:
- a) the right to fly across its Territory without landing;
 - b) the right to make stops in its Territory for non-commercial traffic purposes; and
 - c) while operating an Agreed Service on a Specified Route, the right to make stops in its Territory for the purposes of taking up and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Party’s Airline(s) to participate in Air Services between points in the Territory of the other Party (cabotage).

Article 3

Designation and Authorization

1. Either Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Party, to designate one or more Airlines to operate International Air Services on the routes specified in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.
2. Upon receipt of such a notification, each Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:
- a) in the case of an Airline in the European part of the Netherlands designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator’s Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
 - b) in the case of an Airline in the Caribbean part of the Netherlands designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands; and
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;
 - c) in the case of an Airline designated by the Argentine Republic:
 - (i) the Airline is established in the Territory of the Argentine Republic and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Argentine Republic; and
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Argentine Republic; and
 - (iii) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic;
- and that:
- d) the standards set forth in Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement are being maintained and administered;
 - e) the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Services by the Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

4. The Aeronautical Authorities of one Party may require an Airline designated by the other Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of International Air Service by such authorities, in conformity with the provisions of the Convention.

Article 4

Revocation and Suspension of Authorization

1. Each Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Party:

- a) in the case of an Airline in the European part of the Netherlands designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
- b) in the case of an Airline in the Caribbean part of the Netherlands designated by the Kingdom of the Netherlands:
 - (i) the Airline is not established in the Caribbean part of the Netherlands and does not have a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or maintained by the Netherlands; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;
- c) in the case of an Airline designated by the Argentine Republic:
 - (i) the Airline is not established in the Territory of the Argentine Republic or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Argentine Republic; or
 - (ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Argentine Republic; or
 - (iii) the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic;
- d) in case the Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 12 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
- e) in case the standards set forth in Article 14 (Safety) and 15 (Aviation Security) of this Agreement are not being maintained and administered;
- f) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention;
- g) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.

CHAPTER III
COMMERCIAL PROVISIONS

Article 5

Prices

1. Each Party shall allow Prices for Air Services to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;
 - b) protection of consumers from Prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of Airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Neither Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of Prices to be charged to or from its Territory by Airlines of the other Party. In the case that one Party has reason to believe that an Airline of either Party is involved in the practices described in paragraph 1a, 1b, or 1c of this Article, it can require the notification or the filing of the Prices, as well as additional information in order to solve the case.
3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price proposed to be charged or charged by (i) an Airline of either Party for International Air Services between the territories of the Parties, or (ii) an Airline of one Party for International Air Services between the Territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis.
4. If either Party believes that any such Price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations in conformity with Article 17 (Consultation and Amendment) of this Agreement and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Price shall take effect or continue to be in effect.

Article 6

Commercial Activities

1. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed:
 - a) to establish in the Territory of the other Party offices for the promotion and sale of Air Services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of Air Services;
 - b) in the Territory of the other Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of Air Services and ancillary or supplemental services,
2. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of Air Services and ancillary or supplemental services, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Party.
3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party, authorized to perform such services in the Territory of that Party.
4. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, European Union law. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis.
5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:
 - a) the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:
 - (i) the Airline(s) of the same Party;
 - (ii) the Airline(s) of the other Party;
 - (iii) the Airline(s) of a third country;

- b) the operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
- c) all marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
- d) the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Party designating that Airline;
- e) when holding out services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship;
- f) these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.

Article 7

Change of Aircraft

1. On any segment or segments of the Specified Route, a Designated Airline may perform International Air Services without any limitation as to change at any point on the Specified Route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.
2. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.
3. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

Article 8

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for each Designated Airline to compete in providing the International Air Services governed by this Agreement.
2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a Designated Airline of the other Party.
3. Each Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the International Air Services it offers based upon commercial considerations in the marketplace, subject to the provisions of Capacity agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) an uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

CHAPTER IV

FINANCIAL PROVISIONS

Article 9

Taxes, Customs Duties and Charges

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs

duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the articles referred to above.

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

4. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline of one Party has contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Party of the articles specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in the Territory of the European part of the Netherlands for use in an aircraft of a Designated Airline of the Argentine Republic that operates between a point in the Territory of the European part of the Netherlands and the Territory of another European Union Member State.

Article 10

User Charges

1. User Charges that may be imposed and/or controlled by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably appointed among categories of users. In any event, any such Users Charges shall be assessed on the Airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other Airline at the time the charges are assessed.

2. User Charges imposed on the Airline(s) of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Charges and fees shall be payable in national currency.

Article 11

Transfer of Funds

1. Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Parties, the above-mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.

2. The conversions and remittance of such revenues shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions on the day on which the Airline enters into the exchange transaction with the authorized entity, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

CHAPTER V
REGULATORY PROVISIONS

Article 12

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in International Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Party.
3. Passengers, baggage, cargo in direct transit across the Territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.
4. Neither of the Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(s) of the other Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.
5. Each Party shall, upon request of the other Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

Article 13

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered in reciprocity, by one Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, in accordance with EU laws and regulations, and still valid, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the Agreed Services on the Specified Routes, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered in reciprocity, are equal to or higher than the minimum requirements which are, or may be in the future, established under the Convention. Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

Article 14

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to air crew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation and Suspension of Authorization) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Airline or Airlines of one Party on services to or from the Territory of the other Party may, while within the Territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft, to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent conditions of the aircraft and its equipment (ramp inspections), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
- the Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.
 6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.
 7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
 8. Each Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operations of the Agreed Services, subject to national rules and regulations and technical constraints of the Parties.

Article 15

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, the passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft Stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the Aeronautical Authorities), for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the Territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting, suspending or imposing conditions on the authorizations of the Airline or Airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

CHAPTER VI

PROCEDURAL PROVISIONS

Article 16

Timetable

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

2. Request for permission to operate additional flights can be submitted by the Designated Airline(s) for approval directly to the Aeronautical Authorities of the other Party.

Article 17

Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

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

3. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 25 (Entry into Force) of this Agreement.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

Article 18

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by consultations and negotiation.

2. If the Parties fail to reach a settlement through consultations, the dispute may, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

3. Arbitration shall be by a Tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that the third such arbitrator shall not be a national of either Party. Each Party shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to

designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed on within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the President is a national of one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

4. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

5. Except as otherwise agreed by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the date the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within fifteen (15) days after replies are due.

6. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

7. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after the decision is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

8. The decision of the tribunal shall be binding on the Parties.

9. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Parties.

10. If and so long as either Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default or to the Designated Airline or Airlines in default.

CHAPTER VII

FINAL PROVISIONS

Article 19

Duration and Termination

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

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

Article 20

Registration with ¹⁾International Civil Aviation Organization

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Applicability of Multilateral Agreements and Conventions

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.

2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.

¹⁾ Red.: Kennelijk dient hier „the” gelezen te worden.

3. The Parties may consult each other to determine the consequences for this Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to this Agreement.

Article 22

Training

The Parties agree to participate in common initiatives to actively promote staff training related to civil aviation, and specifically, international commercial air transport.

In this regard, they will assist with sharing technical information and will promote the development of courses, workshops, seminars and other training methods; in order to induce an improvement process aimed at increasing professional standards as a significant contribution to the aeronautical community in the region.

Article 23

Environment

The Parties agree to implement measures to cooperate in the emission reduction and the protection of the environment against pollution caused by air operations; thus, this will help to preserve the bases of human life, within a sustainable and appropriate environmental management.

In addition, they shall encourage global initiatives which are inherent in the preservation and protection of biodiversity, the concern about the environmental impact, ecosystems and sustainable development of commercial aviation.

Article 24

Applicability of this Agreement

As regards the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply to the Territory of the European part of the Netherlands as well as to the Territory of the Caribbean part of the Netherlands.

Article 25

Entry into Force

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Parties have informed each other in writing through diplomatic channels that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.

2. The Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Argentina for Air Services, concluded at The Hague on 23 November 1993, shall cease to have effect on the date on which this Agreement enters into force.

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

DONE in Amsterdam on 27 March 2017 in two originals, in the English, Dutch and Spanish languages, all texts being equally authentic. In case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

For the Kingdom of the Netherlands,

A.G. KOENDERS

For the Argentine Republic,

S. MALCORRA

Annex:

Route schedule

For the Designated Airline(s) of the Kingdom of the Netherlands:

All Points in the Netherlands including Bonaire, Sint Eustatius and Saba – All Intermediate points – All Points in Argentina – All points beyond

For the Designated Airline(s) of the Argentine Republic:

All Points in Argentina – All Intermediate points – All Points in the Netherlands including Bonaire, Sint Eustatius and Saba – All points beyond

Notes:

- 1) Points on any of the above routes may, at the option of the Designated Airline, be omitted on any or all flights provided that such service shall have its starting point in the Territory of the Party designating the Airline.
- 2) The Designated Airlines of either Party may on any or all flights and at its option make stopovers at any point whether within or outside the Territory of either Party, including co-terminalisation.
- 3) No commercial traffic rights may be exercised by the Designated Airline(s) of the Argentine Republic between points of the Netherlands in Europe and Bonaire, Sint Eustatius and Saba and v.v. (grand cabotage).

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

Preámbulo

El Reino de los Países Bajos

y

la República Argentina,

en adelante denominados «las Partes»;

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

Deseosos de contribuir al progreso de la aviación internacional;

Deseosos de asegurar el más alto nivel de seguridad en los servicios aéreos internacionales;

Deseosos de celebrar un Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Reino de los Países Bajos y la República Argentina;

Han acordado lo siguiente:

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

Artículo 1

Definiciones

1. A los fines del presente Acuerdo:

- a) el término «Autoridades Aeronáuticas» se refiere, en el caso del Reino de los Países Bajos, al Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente; en el caso de la República Argentina, al Ministerio de Transporte y la Administración Nacional de Aviación Civil; o, en ambos casos, a cualquier, otra persona o entidad facultada para desempeñar las funciones que dichas autoridades ejercen actualmente;
- b) el término «Servicio Convenido» y «Ruta Especificada» se refiere al Servicio Aéreo Internacional conforme al presente Acuerdo y a la Ruta Especificada en el Anexo del presente Acuerdo, respectivamente;
- c) el término «Acuerdo» significa el presente Acuerdo, su Anexo, redactado en aplicación del mismo, y todas las modificaciones que se le hayan hecho tanto al Acuerdo como al Anexo;
- d) los términos «Servicio Aéreo», «Servicio Aéreo Internacional» y «Línea Aérea» tendrán los significados que respectivamente se les asignan en el Artículo 96 de la Convención de Chicago;
- e) el término «Cambio de Aeronave» significa la operación de uno de los Servicios Convenidos por una Línea Aérea Designada de modo tal que uno o más sectores de la Ruta Especificada sean operados con diferentes aeronaves;
- f) el término «la Convención» se refiere a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, e incluye todo Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicha

Convención, y toda enmienda a los Anexos o a la Convención en virtud de sus Artículos 90 y 94, siempre que dichos Anexos o la Convención tuvieran vigencia para ambas Partes o hubieran sido ratificados por estas;

- g) el término «Línea Aérea Designada» se refiere a la Línea Aérea Designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
- h) el término «Provisiones» se refiere a los productos de consumo inmediato que se utilizan o venden a bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los alimentos;
- i) el término «Tarifas» se refiere a las tarifas, tasas o cargos que deban abonarse por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excluida la correspondencia) en los Servicios Aéreos que brindan las Líneas Aéreas, incluidos sus agentes y las condiciones que rigen la disponibilidad de tales tarifas, tasas o cargos;
- j) el término «Territorio» en relación con cualquiera de las Partes tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;
- k) el término «Cargos al Usuario» se refiere a un cargo impuesto a las Líneas Aéreas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea, o de seguridad en la aviación, incluidos las instalaciones y los servicios conexos;
- l) el término «Capacidad» significa la cantidad de servicios prestados de conformidad con el presente Acuerdo, normalmente medida por el número de frecuencias o asientos o toneladas de carga ofrecidos en el mercado (par de ciudades o país a país) o en una ruta durante un determinado período, ya sea diario, semanal, estacional o anual;
- m) el término «Estado Miembro de la UE» se refiere a un Estado que en la actualidad o en el futuro sea Parte del Tratado de la Unión Europea y del Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea;
- n) el término «parte caribeña de los Países Bajos» se refiere a las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba;
- o) el término «Países Bajos» se refiere a
 - i) la parte europea de los Países Bajos; y
 - ii) la parte caribeña de los Países Bajos;
- p) el término «residentes de la parte caribeña de los Países Bajos» se refiere a los residentes con nacionalidad del Reino de los Países Bajos originarios de la parte caribeña de los Países Bajos.

2. La legislación aplicable en la parte europea de los Países Bajos incluye la legislación aplicable de la Unión Europea.

CAPÍTULO II

OBJETIVOS

Artículo 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte, salvo disposición en contrario en el Anexo, los siguientes derechos para la operación de los Servicios Aéreos Internacionales por parte de la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte:

- a) el derecho a sobrevolar su Territorio sin aterrizar;
- b) el derecho a realizar escalas en su Territorio con fines no comerciales; y
- c) mientras se encuentre operando un Servicio Convenido en una Ruta Especificada, el derecho a hacer escalas en su Territorio para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correspondencia, de forma separada o combinada.

2. Ninguna de las disposiciones del párrafo 1 del presente Artículo otorgará a la/s Línea/s Aérea/s de una Parte el derecho de participar en los Servicios Aéreos prestados entre distintos puntos dentro del Territorio de la otra Parte (cabotaje).

Artículo 3

Designación y Autorización

1. Cualquiera de las Partes tendrá el derecho de designar, mediante notificación escrita a la otra Parte, a través de la vía diplomática, una o más Líneas Aéreas para operar los Servicios Aéreos Internacionales en las Rutas Especificadas en el Anexo y de sustituir una Línea Aérea previamente designada por otra Línea Aérea.

2. Al recibir dicha notificación, cada Parte otorgará a la/s Línea/s Aérea/s Designada/s por la otra Parte, de inmediato y con sujeción a las disposiciones del presente Artículo, las autorizaciones de operación correspondientes, a menos que no esté convencida de lo siguiente:

- a) en el caso de una Línea Aérea de la parte europea de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:

- i) que la Línea Aérea se encuentre establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos conforme a los Tratados de la Unión Europea y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con las leyes de la Unión Europea; y
 - ii) que el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y que la Autoridad Aeronáutica correspondiente se encuentre claramente identificada en la designación; y
 - iii) que la Línea Aérea sea propiedad, en forma directa o mediante participación mayoritaria, de Estados Miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o nacionales de tales Estados y se encuentre efectivamente controlada por estos;
- b) en el caso de una Línea Aérea de la parte caribeña de los Países Bajos, designada por el Reino de los Países Bajos:
- i) que la Línea Aérea se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación aplicable de la parte caribeña de los Países Bajos; y
 - ii) que el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por los Países Bajos; y
 - iii) que la Línea Aérea sea propiedad, en forma directa o mediante participación mayoritaria, de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos que sean de nacionalidad holandesa y esté efectivamente controlada por estos;
- c) en el caso de una Línea Aérea Designada por la República Argentina:
- i) que la Línea Aérea se encuentre establecida en el Territorio de la República Argentina y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con las leyes aplicables de la República Argentina; y
 - ii) que el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea sea ejercido y mantenido por la República Argentina; y
 - iii) que la Línea Aérea sea propiedad, en forma directa o mediante participación mayoritaria, de la República Argentina y/o sus nacionales y esté efectivamente controlada por estos;
- y de que:
- d) se mantienen y administran las normas establecidas en el Artículo 14 (Seguridad Operacional) y en el Artículo 15 (Seguridad en la Aviación) del presente Acuerdo;
- e) la Línea Aérea Designada esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas por las leyes y reglamentaciones que normalmente se aplican a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales por la Parte que recibe la solicitud o solicitudes.

3. Recibida la autorización de operación a la que se refiere el párrafo 2 del presente Artículo, la/s Línea/s Aérea/s Designada/s podrá/n iniciar, en cualquier momento, la operación de los Servicios Convenidos, en forma total o parcial, siempre que cumplan con las disposiciones del presente Acuerdo.

4. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte podrán exigir a una Línea Aérea Designada por la otra Parte que demuestre que está cualificada para cumplir las condiciones establecidas en virtud de las leyes y reglamentaciones que dichas autoridades aplican, de manera habitual y razonable, a la operación de Servicios Aéreos Internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.

Artículo 4

Revocación y Suspensión de la Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a retener, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de una Línea Aérea Designada por la otra Parte en los siguientes supuestos:

- a) cuando una Línea Aérea de la parte europea de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
- i) no esté establecida en el Territorio del Reino de los Países Bajos conforme a los Tratados de la Unión Europea o no cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no sea ejercido o mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo o la Autoridad Aeronáutica correspondiente no se encuentre claramente identificada en la designación; o
 - iii) no sea propiedad, de manera directa o mediante participación mayoritaria, de Estados Miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio ni de los nacionales de tales Estados, ni se encuentre efectivamente controlada por estos;
- b) cuando una Línea Aérea en la parte caribeña de los Países Bajos designada por el Reino de los Países Bajos:
- i) no se encuentre establecida en la parte caribeña de los Países Bajos y no cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación aplicable de la parte caribeña de los Países Bajos; o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no sea ejercido o mantenido por los Países Bajos; o
 - iii) no sea propiedad, de manera directa o mediante participación mayoritaria, de residentes de la parte caribeña de los Países Bajos de nacionalidad holandesa, ni se encuentre efectivamente controlada por estos;

- c) cuando una Línea Aérea Designada por la República Argentina:
 - i) no esté establecida en el Territorio de la República Argentina o no cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación aplicable de la República Argentina; o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la Línea Aérea no sea ejercido o mantenido por la República Argentina; o
 - iii) no sea propiedad, de manera directa o mediante participación mayoritaria, de la República Argentina ni de sus nacionales, ni esté efectivamente controlada por estos;
- d) cuando la Línea Aérea no cumpla las leyes y reglamentaciones referidas en el Artículo 12 (Aplicación de Leyes, Reglamentaciones y Procedimientos) del presente Acuerdo;
- e) cuando no se mantengan ni administren las normas establecidas en el Artículo 14 (Seguridad Operacional) y en el Artículo 15 (Seguridad en la Aviación) del presente Acuerdo;
- f) cuando dicha Línea Aérea no se encuentre cualificada ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte que otorga la autorización, en virtud de las leyes y reglamentaciones que dichas autoridades apliquen de manera habitual y razonable a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales de conformidad con la Convención;
- g) cuando de alguna otra manera la Línea Aérea no opere conforme a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. A menos que sea esencial actuar de inmediato para evitar otros incumplimientos del párrafo 1 del presente Artículo, los derechos establecidos en este Artículo serán ejercidos únicamente después de mantener consultas con la otra Parte. Salvo que las Partes acuerden lo contrario, tales consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

3. Este Artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes de retener, suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de una o más Líneas Aéreas de la otra Parte de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 15 (Seguridad en la Aviación) del presente Acuerdo.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES COMERCIALES

Artículo 5

Tarifas

1. Cada Parte permitirá que las Tarifas de los servicios aéreos que fije cada Línea Aérea Designada se basen en las consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) evitar Tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores de Tarifas que resulten injustificadamente elevadas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las Líneas Aéreas de Tarifas artificialmente bajas debido a un subsidio o al apoyo directo o indirecto del Estado.

2. Ninguna Parte podrá exigir que se notifiquen o presenten a sus Autoridades Aeronáuticas las Tarifas que van a cobrar las Líneas Aéreas de la otra Parte desde y hacia su Territorio. En el supuesto de que una Parte tenga motivos para creer que una Línea Aérea de cualquiera de las Partes realiza las prácticas descritas en el párrafo 1, incisos a, b o c del presente Artículo, podrá exigir la notificación o la presentación de las Tarifas, así como otra información adicional con el fin de resolver la cuestión.

3. Ninguna de las Partes adoptará medidas unilaterales para evitar la implementación o la continuación de una Tarifa que cobre o pretenda cobrar (i) una Línea Aérea de la otra Parte por Servicios Aéreos Internacionales entre los territorios de las Partes, o (ii) una Línea Aérea de una de las Partes por Servicios Aéreos Internacionales entre el Territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluidos en ambos casos el transporte compartido entre líneas o efectuado por una misma línea.

4. Si una de las Partes considera que dicha Tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará la celebración de consultas de conformidad con el Artículo 17 (Consultas y Modificaciones) de este Acuerdo y notificará a la otra Parte, a la mayor brevedad posible, las razones de su disconformidad. Tales consultas deberán mantenerse en un plazo no mayor a treinta (30) días desde de la fecha de recepción de la solicitud, y las Partes cooperarán con el fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonable del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de una Tarifa por la cual se haya presentado un aviso de disconformidad, cada Parte hará todo lo posible para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, la Tarifa entrará o continuará en vigencia.

Artículo 6

Actividades Comerciales

1. La/s Línea/s Aérea/s Designada/s de cada Parte podrá/n:
 - a) establecer sucursales en el Territorio de la otra Parte para la promoción y venta de Servicios Aéreos, y servicios auxiliares o complementarios (incluido el derecho a vender y emitir cualquier boleto y/u hoja de ruta aérea, ya sean sus propios boletos y/u hojas de ruta aéreas o de cualquier otra Línea Aérea), así como otras instalaciones requeridas para el suministro de Servicios Aéreos;
 - b) llevar a cabo directamente y, a su discreción, a través de sus agentes y/o de otras Líneas Aéreas, la venta de Servicios Aéreos y servicios auxiliares o complementarios en el Territorio de la otra Parte.
2. La/s Línea/s Aérea/s Designada/s de cada Parte podrán ingresar y mantener en el Territorio de la otra Parte a su personal gerencial, comercial, operativo y técnico requerido en relación con la prestación de Servicios Aéreos y servicios auxiliares o complementarios, de conformidad con las normas y reglamentaciones de la otra Parte referidas al ingreso, la residencia y el empleo.
3. A discreción de la Línea Aérea Designada, estas necesidades de personal podrán ser satisfechas por su propio personal o mediante el uso de los servicios de otra organización, empresa o Línea Aérea que opere en el Territorio de la otra Parte, autorizada a prestar tales servicios en el Territorio de dicha Parte.
4. Las actividades de asistencia a aeronaves en tierra deberán llevarse a cabo de conformidad con las leyes y reglamentaciones de cada una de las Partes, incluida, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, la legislación de la Unión Europea. Ninguna Línea Aérea Designada podrá recibir un trato discriminatorio.
5. Al operar u ofrecer los Servicios Aéreos en las Rutas Especificadas, cada Línea Aérea Designada de una Parte podrá concertar arreglos comerciales y/o acuerdos cooperativos de comercialización, con sujeción a las siguientes condiciones:
 - a) los arreglos comerciales y/o los acuerdos cooperativos de comercialización podrán incluir, entre otros, acuerdos de bloqueo de espacios, código compartido y arrendamiento con:
 - i) la/s Línea/s Aérea/s de la misma Parte;
 - ii) la/s Línea/s Aérea/s de la otra Parte;
 - iii) la/s Línea/s Aérea/s de un tercer país;
 - b) la/s Línea/s Aérea/s que operen en el marco de los acuerdos cooperativos de comercialización mantendrán los derechos subyacentes de tráfico, entre los que se incluyen los derechos de ruta y las autorizaciones de Capacidad y cumplirán los requisitos que normalmente se aplican a este tipo de arreglos;
 - c) todas las Líneas Aéreas comerciales involucradas en los arreglos de cooperación mantendrán los derechos de ruta subyacentes y cumplirán con los requisitos que normalmente se aplican a este tipo de arreglos;
 - d) la Capacidad total operada por los Servicios Aéreos prestados conforme a dichos arreglos solo se contabilizará teniendo en cuenta la Capacidad autorizada de la Parte que designa a la/s Línea/s Aérea/s que opere/n. La Capacidad ofrecida por la/s Línea/s Aérea/s comercial/es que presten dichos servicios no se contabilizará considerando las autorizaciones de Capacidad de la Parte que designe a dicha Línea Aérea;
 - e) al llevar a cabo la venta de servicios conforme a tales arreglos, la Línea Aérea involucrada o su agente deberá aclarar al comprador, en el punto de venta, cuál será la Línea Aérea que operará en cada segmento del servicio y la/s Línea/s Aérea/s con la/s que el comprador esté estableciendo una relación contractual;
 - f) estas disposiciones serán aplicables a los servicios de pasajeros, combinados y exclusivamente de carga.

Artículo 7

Cambio de Aeronave

1. En cualquier segmento o segmentos de las Rutas Especificadas, una Línea Aérea Designada podrá prestar Servicios Aéreos Internacionales sin limitación alguna en cuanto al cambio, en cualquier punto de la Ruta Especificada, del tipo o número de aeronaves operadas, siempre que en la dirección de salida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el Territorio de la Parte que haya designado a la Línea Aérea y que, en la dirección de llegada, el transporte hacia el Territorio de la Parte que haya designado a la Línea Aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.
2. A los efectos de las operaciones de Cambio de Aeronaves, una Línea Aérea Designada podrá utilizar su propio equipo y, con sujeción a las reglamentaciones nacionales, equipo arrendado, y podrá operar conforme a arreglos comerciales y/o acuerdos cooperativos de comercialización con otras Líneas Aéreas.
3. Una Línea Aérea Designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o idénticos para los segmentos de sus operaciones de Cambio de Aeronaves.

Artículo 8

Competencia Leal

1. Cada Parte brindará a cada Línea Aérea Designada la oportunidad justa y equitativa de competir en la prestación de los Servicios Aéreos Internacionales regidos por el presente Acuerdo.
2. Cada Parte adoptará todas las medidas adecuadas dentro de su jurisdicción a fin de eliminar toda forma de discriminación o competencia desleal que tenga un efecto adverso sobre la posición competitiva de una Línea Aérea Designada de la otra Parte.
3. Cada Parte permitirá a cada Línea Aérea Designada determinar la frecuencia y la Capacidad de los Servicios Aéreos Internacionales que ofrece, sobre la base de consideraciones comerciales del mercado, con sujeción a las disposiciones relativas a la Capacidad acordada entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes. En consonancia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el/los tipo/s de aeronave/s utilizada/s por la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte, excepto cuando sea necesario por razones de índole aduanera, técnica, operativa o ambiental, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.
4. Ninguna de las Partes impondrá a la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte una relación de distribución del tráfico, compensación por no prestar objeción o cualquier otra exigencia relativa a Capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con el objeto del presente Acuerdo.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 9

Impuestos, Derechos Aduaneros y Cargas

1. Al arribar al Territorio de una Parte, las aeronaves utilizadas en los Servicios Aéreos Internacionales de la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte, así como su equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, Provisiones y materiales publicitarios y promocionales que se encuentren a bordo de dichas aeronaves estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todos los derechos de aduana, derechos de inspección y otros gravámenes y cargas similares impuestos a nivel nacional o local, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.
2. Respecto del equipo regular, repuestos, suministros de combustibles y lubricantes, así como las Provisiones que sean introducidos en el Territorio de una Parte por una Línea Aérea Designada de la otra Parte, o en representación de esta, o transportados a bordo de la aeronave operada por dicha Línea Aérea y destinados únicamente para uso a bordo de dicha aeronave mientras se encuentre prestando Servicios Aéreos Internacionales, quedarán exentos de gravámenes y cargas, incluidos los derechos aduaneros y de inspección, impuestos en el Territorio de la Parte mencionada en primer término, aun cuando dichos suministros sean utilizados en la parte del viaje realizada sobre el Territorio de la Parte en el cual se ingresan a bordo. Es posible que los artículos referidos deban permanecer bajo la supervisión y el control de la aduana. Las disposiciones del presente párrafo no deberán interpretarse de modo tal que una Parte pueda estar sujeta a la obligación de reembolsar los derechos aduaneros que ya se hayan impuesto a los artículos mencionados precedentemente.
3. Podrá efectuarse la descarga en el Territorio de la otra Parte del equipo aéreo regular, los repuestos, los suministros de combustibles y lubricantes y las Provisiones que se retengan a bordo de la aeronave de una de las Partes únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte, que podrán solicitar que los materiales referidos permanezcan bajo la supervisión de la aduana hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de algún otro modo de conformidad con las reglamentaciones aduaneras.
4. El equipaje, la carga y la correspondencia que se encuentren en tránsito quedarán exentos de derechos aduaneros y otros impuestos similares.
5. Las exenciones previstas en el presente Artículo también se concederán en los supuestos en que una Línea Aérea Designada haya celebrado acuerdos con una otra Línea Aérea que goce de las mismas exenciones en la otra Parte, para el préstamo o la cesión en el Territorio de la otra Parte de los elementos especificados en los párrafos 1, 2 y 3 de este Artículo.
6. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá al Reino de los Países Bajos imponer, sobre la base de la no discriminación, impuestos, derechos, gravámenes, tasas o cargos al combustible suminis-

trado en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos para su uso en una aeronave de una Línea Aérea Designada de la República Argentina que opere entre un punto en el Territorio de la parte europea de los Países Bajos y el Territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea.

Artículo 10

Cargos al Usuario

1. Los Cargos al Usuario que puedan imponer y/o controlar las autoridades u organismos fiscales competentes de una Parte a la/s Línea/s Aérea/s de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán injustamente, y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los Cargos al Usuario se impondrán a todas las Líneas Aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los términos más favorables de que goce cualquier otra Línea Aérea al momento en que se fijen dichos cargos.
2. Los Cargos al Usuario impuestos a la/s Línea/s Aérea/s de la otra Parte podrán reflejar, sin exceder, el costo total que signifique para las autoridades u organismos fiscales competentes la provisión de los debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad en la aviación, tanto en el aeropuerto como dentro del sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir un retorno razonable sobre los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se impongan esos derechos se proveerán en forma eficaz y económica.
3. Los cargos y las tarifas deberán abonarse en la moneda nacional.

Artículo 11

Transferencia de Fondos

1. La/s Línea/s Aérea/s Designada/s tendrá/n derecho a convertir y enviar a su país, cuando lo soliciten, a la tasa de cambio oficial, el excedente de lo recibido con relación a la prestación de servicios de transporte. En caso de no existir disposiciones adecuadas de acuerdos de pagos entre las Partes, la transferencia referida anteriormente se realizará en moneda de libre convertibilidad y de conformidad con la legislación nacional y las reglamentaciones aplicables relativas al cambio de moneda extranjera.
2. Las conversiones y remesas de tales ganancias se podrán efectuar sin restricciones, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones actuales en la fecha en que la Línea Aérea realice la operación de cambio de moneda con la organización autorizada y no estarán sujetas a ningún cargo con excepción de los que normalmente imponen los bancos para la realización de dichas conversiones y remesas.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS

Artículo 12

Aplicación de Leyes, Reglamentaciones y Procedimientos

1. Las leyes, reglamentaciones y procedimientos de cualquiera de las Partes concernientes a la entrada o salida de su Territorio de aeronaves que operen los Servicios Aéreos Internacionales, o a la operación y pilotaje de dichas aeronaves, serán cumplidos por la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte desde el momento de la entrada y hasta el momento de la salida de dicho Territorio.
2. Las leyes, reglamentaciones y procedimientos de cualquiera de las Partes concernientes a inmigración, pasaportes u otros documentos autorizados de viaje, entrada, salida, aduana y cuarentena serán de aplicación a la tripulación, pasajeros y/o a la carga y correspondencia que transporten las aeronaves de la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte desde el momento de la entrada y hasta el momento de la salida del Territorio de dicha Parte.
3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del Territorio de cualquiera de las Partes y que no salgan del área del aeropuerto reservada para tal fin, estarán sujetos únicamente a un control simple salvo en lo referente a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.
4. Ninguna de las Partes dará preferencia a otra Línea Aérea sobre la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte respecto de la aplicación de sus reglamentaciones sobre aduana, inmigración, cuarentena y otras normas similares, ni en el uso de los aeropuertos, rutas aéreas y servicios de tráfico aéreo e instalaciones conexas que se encuentren bajo su control.

5. Cada Parte deberá suministrar, a solicitud de la otra Parte, copias de las leyes, reglamentaciones y procedimientos aplicables a los que se refiere el presente Acuerdo.

Artículo 13

Reconocimiento de Certificados y Licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y licencias emitidos o convalidados en reciprocidad por una de las Partes incluidos, en el caso de la parte europea de los Países Bajos, los expedidos y convalidados de conformidad con las leyes y reglamentaciones de la UE, y que aún se encuentren vigentes, deberán ser reconocidos como válidos por la otra Parte a los fines de la operación de los Servicios Convenidos en las Rutas Especificadas, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados o licencias hubieran sido emitidos o convalidados en reciprocidad sean iguales o superiores a los requisitos mínimos establecidos o que puedan establecerse en virtud de la Convención.

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

Artículo 14

Seguridad Operacional

1. Cada Parte podrá solicitar que se realicen consultas en cualquier momento en relación con las normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte en cualquier área relativa a la tripulación, las aeronaves o su operación. Las consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días posteriores a dicha solicitud.

2. Si, luego de dichas consultas, una de las Partes concluye que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente normas o requisitos de seguridad operacional en cualquiera de dichas áreas que sean, al menos, iguales a las normas mínimas estipuladas en ese momento con arreglo a la Convención, dicha Parte notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideren necesarias para cumplir con esas normas mínimas y la otra Parte deberá tomar las medidas correctivas que correspondan. La no adopción de las medidas necesarias dentro de un plazo de quince (15) días o un período mayor acordado por las Partes dará lugar a la aplicación del Artículo 4 (Revocación y Suspensión de la Autorización) del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones previstas en el Artículo 33 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o, en virtud de un contrato de arrendamiento, en representación de la/s Línea/s Aérea/s de una Parte en servicios hacia o desde el Territorio de la otra Parte, mientras se encuentre dentro del Territorio de la otra Parte, podrá ser objeto de inspecciones por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave, a fin de verificar la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación y las condiciones aparentes de la aeronave y su equipo (inspecciones en rampa), siempre que ello no cause una demora irrazonable.

4. Si una inspección en rampa o una serie de inspecciones en rampa dan lugar a:

- a) serias preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud de la Convención; o
- b) serias preocupaciones de que existe una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento en virtud de la Convención,

la Parte que efectúe la inspección podrá concluir, a los fines del Artículo 33 de la Convención, que los requisitos bajo los cuales han sido expedidos o convalidados el certificado o las licencias respecto de una aeronave o de su tripulación, o que los requisitos bajo los cuales dicha aeronave es operada, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas conforme a la Convención.

5. En el supuesto de que el acceso para llevar a cabo una inspección en rampa de una aeronave operada por la/s Línea/s Aérea/s de una Parte de conformidad con el párrafo 3 del presente Artículo sea denegado por el representante de dicha/s Línea/s Aérea/s, la otra Parte podrá inferir la existencia de inconvenientes graves de los tipos referidos en el párrafo 4 de este Artículo y sacar las conclusiones referidas en dicho párrafo.

6. Cada una de las Partes se reserva el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización de operación de la/s Línea/s Aérea/s de la otra Parte en caso de que la primera Parte concluya, como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para la realización de una inspección en rampa, la celebración de consultas o por cualquier otro motivo, que la adopción de una medida urgente es esencial para garantizar la seguridad operacional de la Línea Aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte de conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente Artículo se suspenderá cuando desaparezcan los fundamentos que motivaron su adopción.

8. Cada Parte procurará que la/s Línea/s Aérea/s Designada/s cuente/n con las instalaciones de comunicación, aviación, meteorológicas y otros servicios necesarios para garantizar la seguridad de las operaciones de los Servicios Convenidos, con sujeción a las normas y reglamentaciones nacionales y a las restricciones técnicas de las Partes.

Artículo 15

Seguridad en la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión 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, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y cualquier otra convención o protocolo en relación con la seguridad de la aviación civil al que se adhieran ambas Partes.

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos que atenten contra la seguridad de dichas aeronaves, los pasajeros, la tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con las disposiciones relativas a la seguridad en la aviación estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos de la Convención. Asimismo, exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su sede comercial o residencia permanente en su Territorio y los operadores de aeropuertos en su Territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad en la aviación. Cada Parte notificará a la otra Parte sobre cualquier diferencia existente entre sus reglamentaciones y prácticas nacionales y las normas sobre seguridad en la aviación contenidas en los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar que se celebren consultas urgentes con la otra Parte en cualquier momento a fin de analizar tales diferencias.

4. Cada Parte acuerda que podrá exigirse que los operadores de aeronaves cumplan con las disposiciones de seguridad en la aviación mencionadas en el párrafo 3 del presente Artículo que imponga la otra Parte para el ingreso, la permanencia o la salida de su Territorio. Cada Parte se asegurará de que, dentro de su Territorio, se apliquen de manera efectiva medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y las Provisiones antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte también tendrá buena predisposición para atender toda solicitud de la otra Parte de que adopte medidas de seguridad especiales y razonables con el fin de hacer frente a una amenaza determinada.

5. En el caso de que se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se brindarán asistencia mutua mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas adecuadas destinadas a poner fin de manera rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

6. Dentro de los sesenta (60) días después de la notificación correspondiente (o en un plazo menor si este fuera acordado entre las Autoridades Aeronáuticas), cada Parte gozará del derecho de que sus Autoridades Aeronáuticas realicen una evaluación en el Territorio de la otra Parte sobre las medidas de seguridad adoptadas o previstas por los operadores de aeronaves respecto de los vuelos que arriben o partan del Territorio de la Parte que solicita la evaluación. Los acuerdos administrativos tendentes a llevar a cabo dichas evaluaciones se celebrarán entre las Autoridades Aeronáuticas y se implementarán de inmediato a fin de garantizar la pronta realización de las evaluaciones.

7. Cuando una Parte tenga motivos fundados para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones del presente Artículo, dicha Parte podrá solicitar la celebración de consultas, las cuales comenzarán dentro de los quince (15) días posteriores a la recepción de una solicitud de cualquiera de las Partes. En caso de que las Partes no alcancen un acuerdo satisfactorio en el plazo de quince (15) días a partir del comienzo de las consultas, las autorizaciones de la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte podrán ser retenidas, revocadas, limitadas, suspendidas o condicionadas. Cuando se requiera en caso de urgencia o a fin de evitar posteriores incumplimientos de las disposiciones del presente Artículo, la Parte mencionada en primer término podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento.

CAPÍTULO VI
DISPOSICIONES SOBRE PROCEDIMIENTOS

Artículo 16

Programa de Vuelo

1. La/s Línea/s Aérea/s Designada/s por cada Parte notificará/n con treinta (30) días de antelación a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte el programa de vuelo de sus servicios propuestos, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave, la configuración y el número de asientos disponibles para el público.
2. La/s Línea/s Aérea/s Designada/s podrá/n presentar directamente a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte solicitudes de permisos para operar vuelos adicionales a fin de que dicha Parte las apruebe.

Artículo 17

Consultas y Modificaciones

1. Con el ánimo de cooperar estrechamente, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes podrán mantener consultas recíprocas en forma periódica con el objeto de garantizar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar la realización de consultas con el fin de modificar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Dichas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días después de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario. Dichas consultas podrán efectuarse a través de conversaciones o por correspondencia.
3. Cualquier modificación del presente Acuerdo deberá ser convenida por las Partes y realizada mediante un intercambio de notas diplomáticas. Tales modificaciones entrarán en vigor de conformidad con las disposiciones del Artículo 25 (Entrada en Vigor) del presente Acuerdo.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 3 del presente Artículo, toda modificación al Anexo del presente Acuerdo deberá ser acordada por las Autoridades Aeronáuticas y confirmada mediante un intercambio de notas diplomáticas y entrará en vigor en la fecha que se determine en las notas diplomáticas. Esta excepción al párrafo 3 del presente Artículo no será de aplicación en caso de que se agreguen derechos de tráfico al Anexo referido.

Artículo 18

Solución de Controversias

1. En caso de que surja alguna controversia entre las Partes con relación a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, las Partes, como primera medida, procurarán resolver la controversia mediante consultas y negociaciones.
2. En caso de que las Partes no alcancen una solución mediante consultas, la controversia podrá, a pedido de cualquiera de ellas, ser sometida a arbitraje de conformidad con los procedimientos descritos a continuación.
3. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros, dos de los cuales serán designados por cada una de las Partes y el tercero será nombrado mediante acuerdo entre los dos árbitros designados por las Partes, siempre que el tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes. Cada Parte designará un árbitro dentro del plazo de sesenta (60) días desde la fecha en que una de las Partes haya recibido la nota diplomática mediante la cual la otra Parte solicita el arbitraje, y el tercer árbitro será designado dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes no designara a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hubiera acuerdo respecto del tercer árbitro en el período especificado, cada Parte podrá solicitar al presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros. En caso de que el presidente sea nacional de una de las Partes, hará el nombramiento el vicepresidente de mayor categoría que no esté descalificado por ese motivo.
4. Por iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, y a más tardar a los quince (15) días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.
5. Salvo acuerdo en contrario de las Partes o prescripción del tribunal, cada Parte deberá presentar una memoria en el plazo de cuarenta y cinco (45) días desde la fecha en que el tribunal se haya constituido ple-

namente. Las respuestas deberán recibirse en un plazo máximo de sesenta (60) días después. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa dentro de los quince (15) días después del vencimiento del plazo para la recepción de las respuestas.

6. El tribunal procurará dictar un laudo escrito dentro de los treinta (30) días posteriores a la finalización de la audiencia o, en caso de que no se celebre audiencia, luego de la fecha en que se presenten ambas contestaciones. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal.

7. Las Partes podrán solicitar aclaraciones del laudo dentro de los quince (15) días posteriores a su dictado y toda aclaración brindada se emitirá dentro de los quince (15) días posteriores a dicha solicitud.

8. El laudo del tribunal será vinculante para las Partes.

9. Las Partes cargarán con los gastos del tribunal por partes iguales.

10. En caso de que una de las Partes no cumpla un laudo adoptado en virtud del párrafo 2 del presente Artículo, la otra Parte podrá limitar, negar o revocar los derechos o privilegios que hubiera otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte incumplidora o a la/s Línea/s Aérea/s Designada/s incumplidora/s.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 19

Duración y Terminación

1. Cualquiera de las Partes podrá cursar notificación escrita a la otra, en cualquier momento, por la vía diplomática, sobre su decisión de poner fin al presente Acuerdo.

2. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, el presente Acuerdo concluirá doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación de denuncia sea retirada mediante acuerdo entre las Partes antes del vencimiento de dicho período. A falta de acuse de recibo de la notificación de denuncia por la otra Parte, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días después de su recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 20

Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente Acuerdo deberá registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21

Aplicabilidad de Acuerdos y Convenciones Multilaterales

1. Las disposiciones de la Convención serán aplicables al presente Acuerdo.

2. En caso de que entre en vigor un acuerdo o convención multilateral, aceptado por ambas Partes, relativo a cualquier cuestión cubierta por el presente Acuerdo, las disposiciones pertinentes de ese acuerdo o convención multilateral prevalecerán sobre las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.

3. Las Partes podrán consultarse mutuamente a fin de determinar las consecuencias para el presente Acuerdo de la prevalencia prevista en el párrafo 2 del presente Artículo y acordar las modificaciones requeridas del presente Acuerdo.

Artículo 22

Capacitación

Las Partes acuerdan participar en iniciativas comunes para promover activamente la capacitación del personal en relación con la aviación civil y, específicamente, el transporte aéreo comercial internacional. En este sentido, brindarán asistencia mediante el intercambio de información y promoverán el desarrollo de cursos, talleres, seminarios y otras modalidades de capacitación, a efectos de impulsar un proceso de mejora destinado a incrementar los estándares profesionales como aporte significativo a la comunidad aeronáutica en la región.

Artículo 23

Medioambiente

Las Partes acuerdan implementar medidas para cooperar en la reducción de emisiones y la protección del medioambiente contra la polución causada por las operaciones aéreas. Esto contribuirá a preservar las bases de la vida humana, en el contexto de una gestión ambiental sostenible y adecuada.

Asimismo, promoverán iniciativas mundiales inherentes a la preservación y protección de la biodiversidad, la preocupación por el impacto ambiental, los ecosistemas y el desarrollo sostenible de la aviación comercial.

Artículo 24

Aplicabilidad del presente Acuerdo

En lo que respecta al Reino de los Países Bajos, el presente Acuerdo se aplicará a la parte europea del Territorio de los Países Bajos, así como a la parte caribeña de su Territorio.

Artículo 25

Entrada en Vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes posterior a la fecha en la que las Partes se hayan informado mutuamente por escrito, por la vía diplomática, del cumplimiento de las formalidades y los requisitos constitucionales para su entrada en vigor en sus respectivos países.

2. El Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la República Argentina, celebrado en La Haya el 23 de noviembre de 1993, dejará de tener vigencia en la fecha en la que el presente Acuerdo entre en vigor.

EN FE DE LO CUAL, quienes suscriben, habiendo sido debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO en Ámsterdam el 27 día de marzo del 2017 en dos originales, en idioma inglés, neerlandés y español, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Por el Reino de los Países Bajos,

A.G. KOENDERS

Por la República Argentina,

S. MALCORRA

Anexo:

Cuadro de Rutas

Para la/s Línea/s Aérea/s Designada/s del Reino de los Países Bajos:

Todos los Puntos en los Países Bajos, incluidos Bonaire, San Eustaquio y Saba – Todos los Puntos Intermedios – Todos los Puntos en Argentina – Todos los puntos más allá

Para la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la República Argentina:

Todos los Puntos en Argentina – Todos los Puntos Intermedios – Todos los Puntos en los Países Bajos, incluidos Bonaire, San Eustaquio y Saba – Todos los puntos más allá

Notas:

- 1) Los puntos en cualquiera de las rutas mencionadas, a discreción de la Línea Aérea Designada, podrán omitirse en cualquier vuelo siempre que dicho servicio tenga su punto de partida en el Territorio de la Parte que designa la Línea Aérea.
- 2) Las Líneas Aéreas Designadas de ambas Partes podrán realizar escalas en cualquier vuelo y a su discreción, ya sea dentro o fuera del Territorio de cada Parte, incluida la co-terminalización.

- 3) La/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la República Argentina no podrá/n ejercer derechos de tráfico comercial entre puntos de los Países Bajos en Europa y Bonaire, San Eustaquio y Saba y viceversa (gran cabotaje).

D. PARLEMENT

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

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlage, zullen ingevolge artikel 25, eerste lid, van het Verdrag in werking treden op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de datum waarop de partijen elkaar langs diplomatieke weg schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de formaliteiten en constitutionele vereisten voor de inwerkingtreding van het Verdrag in hun respectieve landen is voldaan.

J. VERWIJZINGEN

Verbanden

Het Verdrag, met Bijlage, vervangt:

Het Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Argentijnse Republiek inzake luchtdiensten; 's-Gravenhage, 23 november 1993. Zie verdragsnummer 005331 in de Verdragenbank.

Uitgegeven de *negentiende* april 2017.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

A.G. KOENDERS