

SESIONES ORDINARIAS

2024

ORDEN DEL DÍA N° 3

Impreso el día 22 de marzo de 2024

Término del artículo 113: 8 de abril de 2024

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Y CULTO

SUMARIO: **Acuerdo** sobre Servicios Aéreos entre la República Argentina y el Reino de los Países Bajos, suscripto en la ciudad de Ámsterdam –Reino de los Países Bajos– el 27 de marzo de 2017. Aprobación. (12-S.-2022.)

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Relaciones Exteriores y Culto ha considerado el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado por el cual se aprueba el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República Argentina y el Reino de los Países Bajos, suscripto en la ciudad de Ámsterdam –Reino de los Países Bajos– el 27 de marzo de 2017; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja su sanción.

Sala de la comisión, 20 de marzo de 2024.

Fernando A. Iglesias. – Santiago Cafiero. – Juliana Santillán Juárez Brahim. – Margarita Stolbizer. – Nadia Márquez. – Damián Arabia. – Alberto G. Arancibia Rodríguez. – Lourdes M. Arrieta. – Karina Banfi. – Luis E. Basterra. – Rocío Bo-nacci. – Gabriela Brouwer de Koning. – Marcela Campagnoli. – Florencia Carig-nano. – Pablo Cervi. – Leila Chaher. – Jorge Chica. – María L. Chomiak. – Julio Cobos. – Daina Fernández Molero. – José Gómez. –

Pablo Juliano. – Hernán Lombardi. – Ricardo H. López Murphy. – Magalí Mastaler. – Roxana Monzón. – Micaela Moran. – Lisandro Nieri. – Liliana Paponet. – María G. Parola. – Santiago Pauli. – Lorena Pokoik. – María C. Ponce. – Santiago Santurio. – Alejandra Torres. – Pablo R. Yedlin.

Buenos Aires, 12 de mayo de 2022.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado al siguiente proyecto de ley que pasó en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados,..

Artículo 1° – Apruébase el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República Argentina y el Reino de los Países Bajos, suscripto en la ciudad de Ámsterdam –Reino de los Países Bajos– el 27 de marzo de 2017, que consta de veinticinco (25) artículos y un (1) anexo de idiomas español e inglés,* forma parte de la presente ley.

Art. 2° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

CLAUDIA LEDESMA ABDALA
DE ZAMORA.

Marcelo J. Fuentes.

* El texto en inglés puede consultarse en la página web de la Honorable Cámara de Diputados en el [Trámite Parlamentario N° 56](#), del Período 140°.

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

LA REPÚBLICA ARGENTINA

Y

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

PREÁMBULO

La República Argentina,
y
el Reino de los Países Bajos

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 la República Argentina y el Reino de los Países Bajos;

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 suministrado 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 tendrán 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 incluídos, 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 a la 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 plenamente. 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 contaminación 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.

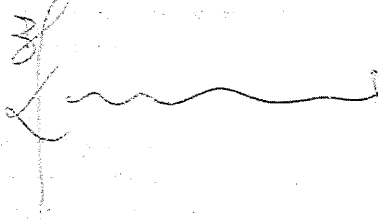
EN FE DE LO CUAL, quienes suscriben, habiendo sido debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

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

POR LA REPÚBLICA ARGENTINA



POR EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS



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).

29

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE

página 29 de 49

INFORME*Honorable Cámara:*

La Comisión de Relaciones Exteriores y Culto al considerar el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado por el cual se aprueba el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la República Argentina y

el Reino de los Países Bajos, suscripto en la ciudad de Ámsterdam –Reino de los Países Bajos– el 27 de marzo de 2017, ha tenido en cuenta que dicho acuerdo contribuirá al progreso de la aviación internacional e intensificará la seguridad de los servicios aéreos, por lo que aconseja su sanción.

Fernando A. Iglesias.