

SESIONES ORDINARIAS

2013

ORDEN DEL DÍA N° 2686

COMISIONES DE RELACIONES EXTERIORES
Y CULTO Y DE TRANSPORTES

Impreso el día 20 de noviembre de 2013

Término del artículo 113: 2 de diciembre de 2013

SUMARIO: **Acuerdo** entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Estado de Qatar sobre Servicios Aéreos, suscrito en Buenos Aires el 18 de enero de 2010. **Aprobación.** (57-S.-2011.)

Dictamen de comisión*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Transportes han considerado el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Estado de Qatar sobre Servicios Aéreos, suscrito en Buenos Aires el 18 de enero de 2010; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 13 de noviembre de 2013.

Guillermo R. Carmona. – Juan M. Pais. – Omar Á. Perotti. – Julio C. Catalán Magni. – Alfredo N. Atanasof. – Mariela Ortiz. – Gloria M. Bidegain. – María L. Alonso. – Alberto E. Asseff. – Hérmán H. Avoscan. – Rosana A. Bertone. – María del Carmen Bianchi. – Mara Brawer. – José A. Ciampini. – Luis F. J. Cigogna. – Alicia M. Comelli. – Ricardo O. Cuccovillo. – Omar B. De Marchi. – Osvaldo E. Elorriaga. – Hipólito Faustinelli. – Roberto J. Feletti. – Gustavo A. H. Ferrari. – Araceli S. Ferreyra. – María C. del Valle Fiore Viñuales. – Jorge A. Garramuño. – Claudia A. Giaccone. – José A. Herrera. – Ana M. Ianni. – Carlos M. Kunkel. – Silvia C. Majdalani. – Julio C. Martínez. – José R. Mongeló. – Cristian R. Oliva. – Julia A. Perié. – Federico Pinedo. – Agustín A. Portela. – Carlos A. Raimundi. – Fabián D. Rogel. – Roberto R. Robledo. – Rubén D. Sciutto. – Rodolfo F. Yarade.

Buenos Aires, 13 de abril de 2011.

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 el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara.

El Senado y Cámara de Diputados, ...

Artículo 1° – Apruébase el Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Estado de Qatar sobre Servicios Aéreos, suscrito en Buenos Aires el 18 de enero de 2010, que consta de veintiséis (26) artículos y un (1) anexo, cuyas fotocopias autenticadas en idiomas castellano e inglés* forman parte de la presente ley.

Art. 2° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

JULIO C. C. COBOS.

Luis G. Borsani.

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR
SOBRE SERVICIOS AÉREOS

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Estado de Qatar;

En su carácter de partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de celebrar un Acuerdo suplementario a dicho Convenio a los fines de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios;

Deseosos de asegurar el más alto nivel de seguridad operacional y de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su seria preocupación con

* El texto en inglés puede consultarse en el expediente 57-S.-2011.

relación a los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que arriesgan la seguridad personal o material, afectan negativamente el funcionamiento del transporte aéreo y debilitan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

A los efectos de este Acuerdo, a menos que en el contexto se imponga otro significado:

1. La expresión “el Convenio” se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye los Anexos aprobados en virtud del artículo 90 de dicho Convenio y las modificaciones a los Anexos o al Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 de éste, en tanto dichos anexos y modificaciones tuvieran vigencia con respecto a ambas Partes Contratantes o hubieran sido ratificados por éstas.

2. El término “Acuerdo” se refiere al presente acuerdo, el Anexo adjunto y a los eventuales Protocolos o documentos similares que modifiquen el presente acuerdo o el Anexo.

3. La expresión “autoridades aeronáuticas” se refiere, en el caso de la República Argentina, al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Secretaría de Transporte, Administración Nacional de Aviación Civil, o a cualquier persona u organismo que esté autorizado a realizar funciones ejercidas en la actualidad por dicho Ministerio; y, en el caso del Estado de Qatar, al presidente de la Autoridad de Aviación Civil y a cualquier persona u organismo que esté autorizado a realizar funciones ejercidas en la actualidad por dicho presidente o funciones similares.

4. La expresión “línea aérea designada” se refiere a una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el artículo 4 del presente Acuerdo.

5. Las expresiones “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala sin fines de tráfico” tienen el significado atribuido en el artículo 96 del Convenio.

6. El término “capacidad” se refiere, en relación con una aeronave, a la carga útil de dicha aeronave disponible en la ruta o tramo de ruta; y, en relación con un servicio aéreo específico, a la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio, multiplicada por la frecuencia de los vuelos operados por dicha aeronave a lo largo de un período determinado y ruta o tramo de ruta.

7. Las expresiones “servicios acordados” y “rutas especificadas” tienen el significado atribuido en el artículo 3°, párrafo 2 del presente Acuerdo.

8. El término “tarifa” se refiere al precio que debe pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, y a las condiciones en las cuales se aplica dicho precio. Esto incluye los precios y las condiciones correspon-

dientes a los servicios de agencia y otros servicios auxiliares, pero excluye las remuneraciones y condiciones para el transporte de correspondencia.

9. El término “territorio”, en relación con un estado, tiene el significado atribuido en el artículo 2 del Convenio.

ARTÍCULO 2

Aplicabilidad del Convenio de Chicago

Las disposiciones de este Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida que éstas sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO 3

Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte otorga a la otra los siguientes derechos con respecto a sus servicios aéreos internacionales regulares:

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

b) el derecho a realizar escalas en su territorio sin fines de tráfico.

2. Cada Parte otorga a la otra los derechos especificados en el presente acuerdo a los fines de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en la sección correspondiente de los Anexos adjuntos al presente. Dichos servicios y rutas se denominarán en adelante “servicios acordados” y “rutas especificadas” respectivamente. Durante la operación de un servicio acordado en una ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada parte gozarán, además de los derechos especificados en el párrafo (1) del presente Artículo, del derecho de realizar escalas en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados para esa ruta en los anexos adjuntos al presente acuerdo a los fines de que se embarquen y desembarquen pasajeros y carga, incluida la correspondencia, en conjunto o individualmente.

3. Ninguna disposición contemplada en el párrafo (2) del presente artículo deberá interpretarse en el sentido de que otorga a las líneas aéreas de una Parte el derecho de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros y carga, incluida la correspondencia, por contrato o retribución y con destino a otro punto en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 4

Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar la/s línea/s aérea/s –designaciones que se harán por escrito y se transmitirán a la otra Parte por vía diplomática– a los fines de operar los servicios acordados en las rutas especificadas, siempre que:

a) la/s línea/s aérea/s se encuentre establecida en el territorio de la parte que la designe y cuente con un

Certificado de Operador Aéreo (COA) de conformidad con su legislación;

b) la Parte que designe la/s línea/s aérea/s ejerza y retenga el efectivo control regulatorio de ésta,

c) la/s línea/s aérea/s tenga su sede en el territorio de la Parte que la designe o pertenezca directamente o a través de una participación mayoritaria a dicha Parte y/o a nacionales del Estado en cuestión y el control de aquélla sea efectivamente ejercido por dicha Parte y/o nacionales de dicho Estado.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte otorgará a la/s líneas aérea/s designada/s, con sujeción a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo y sin demora alguna, las autorizaciones operativas correspondientes.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte podrán exigir que una línea aérea designada por la otra presente las constancias necesarias para acreditar su idoneidad para dar cumplimiento a las condiciones establecidas por las leyes y normas aplicadas normal y razonablemente a la operación de los servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada una de las partes tendrá el derecho de negarse a otorgar la autorización operativa mencionada en el párrafo (2) del presente Artículo o de imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio por parte de una línea aérea designada de los derechos especificados en el Artículo 3 del presente Acuerdo, en todo caso en que dicha Parte no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea se encuentran en manos de la parte que designa la línea aérea o en sus nacionales, sujeto a las disposiciones del estado que designa la línea aérea.

5. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada para hacerlo, podrá comenzar a operar los servicios acordados en cualquier momento, siempre que las tarifas y los horarios se establezcan de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 y del Artículo 9 del presente acuerdo y tengan vigencia con respecto al servicio.

ARTÍCULO 5

Revocación o suspensión de las autorizaciones de operación

1. Las Partes tendrán el derecho de revocar las autorizaciones de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 3 del presente acuerdo por parte de una línea aérea designada por la otra Parte, o de imponer las condiciones que consideren necesarias para el ejercicio de estos derechos toda vez que:

a) no estén convencidas de que la/s línea/s aérea/s en cuestión esté establecida en el territorio de la parte que la designe o de que cuente con un Certificado de Operador Aéreo (COA) de conformidad con su legislación; o

b) la Parte que designe la/s línea/s aérea/s no ejerza ni retenga el control regulatorio efectivo de la/s línea/s aérea/s en cuestión; o

c) la/s línea/s aérea/s no tenga su sede principal en el territorio de la parte que la designe o no pertenezca directamente o a través de una participación mayoritaria a dicha Parte y/o a nacionales del Estado en cuestión y el control de aquella no sea efectivamente ejercido por dicha Parte y/o nacionales de dicho Estado.

d) la/s líneas aéreas en cuestión no cumpliera con las leyes o normas de la parte que otorga estos derechos; o

e) la/s líneas aéreas no opere de conformidad con las condiciones establecidas con arreglo al presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediatas de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) del presente Artículo sean esenciales para evitar otros incumplimientos de las leyes o normas, dicho derecho podrá ejercerse solamente previa consulta con la otra Parte.

ARTÍCULO 6

Exención de derechos aduaneros y otras imposiciones

1. Las aeronaves operadas en los servicios aéreos internacionales por la/s línea/s aéreas designada/s de cualquiera de las partes, así como sus equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y otros materiales a bordo de la aeronave (que incluyen comidas, bebidas y tabaco) estarán exentos de derechos aduaneros, tasas de inspección y otros gravámenes similares al momento de su arribo al territorio de la otra Parte, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación o utilización en el tramo del vuelo cumplido sobre ese territorio.

2. Los siguientes artículos quedarán asimismo exentos de las mismas imposiciones, tasas y gravámenes, salvo de los gravámenes correspondientes al servicio cumplido:

a) los materiales cargados a bordo de la aeronave en el territorio de cualquiera de las partes, en las cantidades que las autoridades de dicha Parte permitan, para su utilización a bordo de las aeronaves de salida utilizadas para los servicios aéreos internacionales por la/s líneas aéreas designadas de la otra Parte;

b) los repuestos y el equipamiento que habitualmente se introducen en el territorio de cualquiera de las partes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;

c) el combustible y los lubricantes destinados a abastecer en el territorio de una Parte a las aeronaves salientes que operen servicios aéreos internacionales de una línea aérea designada de la otra Parte, aun cuando dichos suministros deban utilizarse en el tramo del

viaje que deba cumplirse sobre el territorio de la Parte en el que hayan sido embarcados;

d) materiales de publicidad y documentación de la/s línea/s aérea/s sin valor comercial utilizados por las líneas aéreas de una de las partes en el territorio de la otra;

e) el equipo de oficina que se introduzca en el territorio de cualquiera de las partes destinado a las oficinas de la/s línea/s aéreas designadas de la otra Parte, siempre que dicho equipamiento permanezca a disposición de dichas oficinas durante 3 (tres) años contados a partir de la fecha de su introducción en ese territorio y se aplique el principio de reciprocidad.

Cabe la posibilidad de que los materiales a los que se hace referencia en los apartados (a) (h) y (c) deban permanecer bajo el control o la custodia de las autoridades aduaneras.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga que pasen en tránsito directo por el territorio de una Parte y que no abandonen el sector del aeropuerto reservado para tal fin serán sometidos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga que pasen en tránsito directo solamente estarán eximidos de los derechos aduaneros y otros impuestos similares.

4. El equipo transportado habitualmente en las aeronaves, así como los materiales y suministros mantenidos a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, podrán descargarse en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán ser puestos bajo supervisión de dichas autoridades hasta el momento de su reexportación o disposición de conformidad con las normas aduaneras.

ARTÍCULO 7

Principios que rigen la operación de los servicios acordados

1. La capacidad de los servicios aéreos será acordada entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes antes del comienzo de las operaciones y cuando resulte oportuno en función de las necesidades de tráfico y el factor de carga de las rutas en cuestión.

2. Las líneas aéreas de ambas partes tendrán oportunidades justas y equitativas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas entre sus territorios respectivos.

3. Al operar los servicios acordados, la/s línea/s aérea/s designada/s de cada parte tendrá en cuenta los intereses de la/s línea/s aérea/s designadas de la otra de modo de no afectar indebidamente los servicios que esta última brinde en todas o algunas de las mismas rutas.

4. Los servicios acordados que presten las líneas aéreas designadas de las Partes tendrán una estrecha relación con los requerimientos de transporte público en las rutas especificadas y tendrán como objetivo primario la provisión de la capacidad suficiente con

un índice razonable de ocupación, para satisfacer los requerimientos actuales y razonablemente previstos para el traslado de pasajeros y carga, incluido el correo que tenga como origen o destino el territorio de la Parte que haya designado la/s línea/s aérea/s. La provisión de la capacidad para el traslado de pasajeros y carga, incluido el correo llevado a bordo y descargado en puntos de las rutas especificadas en los territorios de otros países distintos de los que designaron a la/s línea/s aéreas se efectuará de conformidad con los principios generales según los cuales la capacidad estará íntegramente relacionada con:

(a) los requerimientos de tráfico con origen o destino en el territorio de la Parte que haya designado a la/s línea/s aéreas;

(b) los requerimientos de tráfico del área que atraviesan los servicios acordados, luego de tener en cuenta los otros servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas del país que comprenda el área; y

(c) los requerimientos de las operaciones directas de las líneas aéreas.

ARTÍCULO 8

Tarifas

1. Las Partes permitirán que cada Línea/s Aéreas Designada/s fije las Tarifas sobre la base de consideraciones comerciales del mercado. Ninguna de las partes exigirá que las Líneas Aéreas Designadas consulten a otras líneas aéreas sobre las Tarifas que cobran actualmente o que planeen cobrar.

2. Cualquiera de las partes podrá requerir que las Líneas Aéreas Designadas de ambas partes presenten ante sus Autoridades Aeronáuticas las tarifas que se cobrarán por los viajes que tengan como origen o destino el Territorio de la Parte que requiera la presentación. Podrá requerirse que se efectúe dicha presentación por parte de las Líneas Aéreas Designadas o de sus representantes a más tardar 30 (treinta) días antes de la fecha prevista de vigencia de las tarifas.

3. Salvo en los casos establecidos en el presente Artículo, ninguna de las Partes actuará unilateralmente para impedir el lanzamiento de las tarifas propuestas o la continuación de las tarifas existentes por parte de las Líneas Aéreas Designadas de cualquiera de las partes para el transporte aéreo internacional.

4. La intervención de las Partes se limitará a:

a) impedir tarifas cuya aplicación constituya un comportamiento anticompetitivo que tenga o pueda tener, o intente producir, el efecto de perjudicar a la competencia o excluir a un competidor de una ruta;

b) proteger a los consumidores contra tarifas que sean irrazonablemente altas o restrictivas debido a un abuso de posición dominante; y

c) proteger a las Líneas Aéreas Designadas contra tarifas artificialmente bajas.

5. Las Partes tendrán el derecho de aprobar o desaprobar las tarifas de transporte de ida y de ida y vuelta entre los territorios de las dos Partes que se origine en su propio territorio. Las tarifas que deba cobrar la línea aérea designada de una Parte para el transporte entre el territorio de la otra Parte y del territorio de un tercer Estado respecto de los servicios comprendidos en este acuerdo estarán sujetas a los requisitos de aprobación de la otra Parte. Ninguna de las Partes actuará unilateralmente para impedir el lanzamiento de las tarifas propuestas o la continuación de las tarifas vigentes para el transporte de ida y de ida y vuelta entre los territorios de las dos Partes que comience en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 9

Aprobación de horarios

La línea aérea designada presentará para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte el horario de los vuelos con indicación del tipo de aeronave que se utilizará y de su capacidad. Dicha presentación deberá realizarse a más tardar 30 (treinta) días antes de la inauguración de los vuelos programados. Este requisito se aplicará asimismo a modificaciones posteriores. En casos especiales, si fuera necesario, se podrá reducir el plazo mencionado previa consulta entre las autoridades mencionadas.

ARTÍCULO 10

Presentación de estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de las partes y/o de sus líneas aéreas presentarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, cuando éstas lo soliciten, los informes estadísticos periódicos o de otra naturaleza que sean razonablemente necesarios para revisar la capacidad proporcionada con respecto a los servicios acordados por las línea/s aérea/s designadas de la Parte a la que se hace referencia en este Artículo. Dichos informes incluirán toda la información necesaria para determinar el volumen de tráfico transportado por dichas líneas aéreas respecto de los servicios acordados y el origen y destino de dicho tráfico.

ARTÍCULO 11

Transferencia de ingresos

1. Cada Parte otorgará a la/s líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de transferir libremente el excedente de los ingresos obtenidos sobre los gastos en el territorio de la Parte respectiva. La transferencia se efectuará al tipo de cambio oficial o, a falta de éste, al tipo de cambio de mercado vigente para operaciones de pago corrientes.

2. Si una Parte impone restricciones a la transferencia por parte de la/s líneas aéreas designadas de la otra Parte del excedente de los ingresos sobre los gastos, esta última tendrá el derecho de imponer restricciones recíprocas a la línea aérea designada de dicha Parte.

3. En caso de que los pagos entre las Partes se rijan por un acuerdo especial, se estará a lo que éste disponga.

ARTÍCULO 12

Acuerdos comerciales

1. Al operar u ofrecer servicios aéreos en las rutas especificadas, las líneas aéreas designadas de una Parte podrán celebrar acuerdos de código compartido y espacio bloqueado con:

(a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las partes;

(b) una o varias líneas aéreas de una tercera Parte. En caso de que dicha tercera Parte no autorizara o no permitiera acuerdos comparables entre las líneas de la otra Parte y otras líneas aéreas con servicios con destino, origen o escala en dicho tercer país, las autoridades aeronáuticas de la parte en cuestión tienen el derecho de no aceptar dichos acuerdos.

2. Las disposiciones anteriores están, sin embargo, sujetas a la condición de que todas las líneas aéreas que participen en esos acuerdos:

(a) sean titulares de los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los principios del presente Acuerdo;

(b) cumplan con los requisitos aplicados a esos acuerdos por las autoridades aeronáuticas de ambas partes; y

(c) le proporcionen a los consumidores la información correspondiente en relación con dichos acuerdos de código compartido y espacio bloqueado.

3. Las líneas aéreas que operen en código compartido deberán presentar sus propuestas de acuerdos de código compartido y espacio bloqueado ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes al menos 30 (treinta) días antes de su fecha de inicio propuesta. Dichos acuerdos están sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

4. La capacidad utilizada por una línea aérea designada como línea aérea comercializadora de los servicios operados por una línea aérea designada de la otra Parte no se imputará a las autorizaciones de capacidad de la parte que designe a la línea aérea comercializadora.

Cambio de aeronave.

1. Las líneas aéreas designadas podrán, en todos o algunos de los vuelos en los servicios acordados y a su discreción, cambiar las aeronaves en el territorio de la otra Parte en cualquier punto comprendido en las rutas especificadas, sujeto a las siguientes salvedades:

a) las aeronaves utilizadas fuera del punto de cambio de aeronave serán programadas de manera que coincidan con las aeronaves de llegada y de salida, según corresponda;

b) en el caso de cambio de aeronaves en el territorio de la otra Parte y cuando se opere más de una aeronave

fuera del punto de cambio, solamente una de las aeronaves operadas podrá ser del mismo tamaño y ninguna podrá superar en tamaño a las aeronaves utilizadas en el sector de tercera y cuarta libertad.

ARTÍCULO 13

Seguridad en la aviación

1. De acuerdo con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de responder a los intereses de la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente acuerdo. Sin limitar sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Delitos y otros Actos Cometidos a Bordo de una Aeronave, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Supresión del Secuestro Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Supresión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos al Servicio de la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, y de los acuerdos multilaterales que pasen a ser vinculantes para ambas Partes.

2. Las Partes se proporcionarán mutuamente, cuando lo soliciten, toda la asistencia que sea necesaria para impedir actos de secuestro ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y la tripulación, los aeropuertos y las instalaciones para la aeronavegación y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que tales normas de seguridad sean aplicables a ambas partes; las partes requerirán que los operadores de aeronaves de su registro u operadores de aeronaves con sede principal de actividades o residencia permanente en sus territorios y los operadores de aeropuertos en sus territorios actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación civil.

4. Las Partes aceptan que se podrá requerir que dichos operadores de aeronaves observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil mencionadas en el párrafo (3), al ingresar o permanecer en el territorio de la otra Parte o salir de éste. Las partes garantizarán la efectiva aplicación dentro de su territorio de las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje facturado, la carga y las bodegas de las aeronaves antes del embarque o de la carga o durante el embarque o la carga. Cada Parte considerará de modo favorable cualquier pedido de la

otra Parte tendiente a que se tomen medidas razonables y especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza en particular.

5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de secuestro ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, sus pasajeros y la tripulación, los aeropuertos o los servicios de aeronavegación, las partes se prestarán asistencia mutua, facilitando las comunicaciones y otras medidas a las que hubiera lugar tendientes a ponerle fin en forma expeditiva y segura a dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Las partes tomarán las medidas que consideren convenientes para garantizar que una aeronave de la otra Parte que sufra un acto de secuestro ilícito u otros actos de interferencia ilícita y que se encuentre en su Territorio permanezca en éste, a menos que el deber primordial de proteger la vida de sus pasajeros y de la tripulación exija su partida.

7. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones del presente Artículo, la Autoridad Aeronáutica de la primera Parte podrá solicitar consultas inmediatas con la Autoridad Aeronáutica de la otra. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de tal pedido, dicha circunstancia justificará la aplicación del párrafo (1) del artículo 4° del presente acuerdo. Cuando una emergencia lo amerite, cualquiera de las partes podrá adoptar medidas provisionales de conformidad con el párrafo (1) del artículo 5° dentro de los quince (15) días posteriores. Toda medida que se adopte de conformidad con el presente párrafo deberá suspenderse cuando la otra Parte cumpla las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil establecidas en el presente Artículo.

8. Cuando una Parte tenga problemas con respecto a las disposiciones en materia de seguridad de la aviación civil del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las partes podrán solicitar que se realicen consultas de inmediato con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

ARTÍCULO 14

Seguridad operacional

1. Las partes podrán 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 30 (treinta) días posteriores a dicha solicitud.

2. Si, después de dichas consultas, una de las partes descubre que la otra no mantiene ni administra efectivamente las normas de seguridad operacional en cualquiera de las áreas mencionadas conforme a los niveles mínimos establecidos en ese momento de

conformidad con el Convenio, la primera Parte notificará a la otra de sus conclusiones y de las medidas que se consideren necesarias para alcanzar esos niveles mínimos, y esta última tomará las medidas correctivas que correspondan. En caso de que la otra Parte no tome dichas medidas dentro de 15 (quince) días o dentro de un período más largo establecido por las partes de mutuo acuerdo, ello dará lugar a la aplicación del artículo 5° del presente acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por la línea aérea de una Parte para servicios de vuelos que tengan el territorio de la otra Parte como destino u origen podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser objeto de inspecciones a bordo y alrededor de la aeronave por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, con el propósito de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de los de su tripulación, como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (denominada en el presente artículo “inspección de rampa”), siempre que ello no conduzca a una demora irrazonable.

4. En caso de que a raíz de una inspección de rampa o de una serie de inspecciones de rampa se determine que:

a) existen serias dudas respecto del cumplimiento de las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio en relación con las aeronaves o la operación de éstas; o

b) existen serias dudas respecto del efectivo mantenimiento y administración de las normas de seguridad establecidas en ese entonces de conformidad con el Convenio, la parte que lleve a cabo la inspección, a los efectos del artículo 33 del Convenio, podrá llegar a la conclusión de que las condiciones en las que el certificado o las licencias relativas a esa aeronave o a su tripulación se emitieron o fueron considerados válidos, o de que los requisitos conforme a los cuales la aeronave opera no alcanzan ni superan los niveles mínimos establecidos conforme al Convenio.

5. En caso de que, al solicitarse la realización de una inspección de rampa de una aeronave operada por las líneas aéreas de una Parte de conformidad con el párrafo 3 anterior, el representante de dichas líneas aéreas deniegue el acceso a la aeronave, la otra Parte podrá inferir que existen serias dudas del tipo indicado en el párrafo (4) y llegar a la conclusión a la que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Las partes se reservan el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización para operar de una línea aérea de la otra Parte en caso de que la primera Parte llegue a la conclusión, ya sea a raíz de una inspección de rampa, de las consultas o de otros procedimientos, de que es esencial actuar de inmediato para preservar la seguridad operacional.

7. Se dejará sin efecto toda medida que se adopte de conformidad con los párrafos (2) o (6) supra cuando ya no exista la razón que motivó su adopción.

ARTÍCULO 15

Tasas cobradas a los usuarios

Las tasas por el uso del aeropuerto y las instalaciones y servicios de aeronavegación ofrecidas por una Parte Contratante a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante no serán superiores a las impuestas por las autoridades competentes para sus aeronaves nacionales operando en servicios internacionales de línea.

ARTÍCULO 16

Aplicabilidad de la legislación nacional

1. Se deberá dar cumplimiento a las leyes y normas de una Parte en relación con la admisión en su territorio o partida de éste de pasajeros, tripulación o carga de aeronaves, tales como las normas relativas a arribos, controles, migraciones, pasaportes, aduanas, divisas, salud y cuarentena, al momento de su entrada al territorio de la parte en cuestión, de su permanencia en dicho territorio de o partida de éste.

2. Serán de aplicación las leyes y normas de una Parte relativas a la admisión en su territorio o partida de éste de aeronaves afectadas a servicios de aeronavegación internacional o relativas a la operación y navegación de dichas aeronaves de la otra Parte mientras se encuentren en su territorio.

3. Las autoridades pertinentes de una Parte tendrán el derecho, sin incurrir en demoras injustificadas, a registrar las aeronaves de la otra Parte al momento de su aterrizaje o partida y a inspeccionar el certificado y los otros documentos establecidos por el Convenio.

ARTÍCULO 17

Actividades comerciales

1. De conformidad con las leyes y normas aplicables de la otra Parte, las Líneas Aéreas Designadas de las partes tendrán derecho a establecer en el Territorio de la otra Parte oficinas de promoción de transporte aéreo y venta de documentos de transporte y otros productos relacionados con la venta de pasajes aéreos.

2. Con sujeción a las leyes y normas de la otra Parte, las Líneas Aéreas Designadas de las partes podrán traer y mantener en el Territorio de la otra Parte personal gerencial, comercial, operativo, técnico y de ventas, así como otro tipo de personal y representantes que requiera para la prestación del servicio de transporte aéreo.

3. De conformidad con las leyes y normas aplicables, las líneas aéreas designadas de cada parte, directamente y a su discreción, a través de sus agentes, tendrán el derecho de vender pasajes aéreos en el Territorio de la otra Parte. A estos fines, las Líneas Aéreas Designadas tendrán el derecho utilizar sus propios documentos de transporte. La línea aérea designada de cada parte ten-

drá el derecho de vender pasajes y, cualquier persona tendrá derecho a comprarlos, en moneda local o en cualquier otra moneda de libre convertibilidad de otros países, sujeto a las normas de la otra Parte.

ARTÍCULO 18

Consultas

1. Animadas por un espíritu de profunda cooperación, las autoridades aeronáuticas de las partes se realizarán periódicamente consultas mutuas a fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente acuerdo y sus Anexos, y se consultarán cuando resulte necesario para introducir las modificaciones que correspondan.

2. Cualquiera de las partes podrá solicitar la realización de consultas por escrito, que comenzarán dentro de un período de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de recepción del pedido, a menos que las partes establezcan de mutuo acuerdo un período mayor.

ARTÍCULO 19

Resolución de controversias

1. En caso de que surja alguna controversia entre las partes en relación con la interpretación o aplicación del presente acuerdo, como primera medida, las partes tratarán de resolver la cuestión a través de negociaciones.

2. En caso de que las partes no pudieran llegar a una solución a través de negociaciones, podrán acordar someter la controversia a la decisión de otra persona u otro organismo. A falta de acuerdo al respecto, la controversia, a pedido de cualquiera de las partes, será sometida a un tribunal formado por 3 (tres) árbitros, de los cuales dos serán designados por cada una de las partes respectivamente, y el tercero será designado por los otros dos árbitros. Cada una de las partes nominará un árbitro dentro de un período de 60 (sesenta) días contados a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las partes de una notificación enviada por la otra por vía diplomática, en la que se solicite la resolución de la controversia por medio de un arbitraje a cargo del tribunal mencionado; y el tercer árbitro será designado dentro de otro período de 60 (sesenta) días. En caso de que cualquiera de las partes no nominara un árbitro dentro del período especificado o si el tercer árbitro no fuera designado dentro del período correspondiente, el presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá, a pedido de cualquiera de las partes, designar la cantidad de árbitros que el caso amerite. En dicho caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como presidente del tribunal arbitral.

3. Cada Parte sufragará los costos del árbitro que nomine así como los gastos de su representación en el proceso arbitral. El costo del presidente y otros costos serán sufragados en partes iguales por las partes.

4. Las partes deberán observar las disposiciones de toda decisión que se adopte de conformidad con el párrafo (2) del presente Artículo.

ARTÍCULO 20

Modificaciones

1. Si alguna de las partes considera necesario modificar cualquier disposición del presente acuerdo, dicha modificación, si lo establecen las partes de mutuo acuerdo y si resultara necesaria luego de la realización de una consulta de conformidad con el artículo 18 del presente acuerdo, entrará en vigencia cuando se la confirme mediante un intercambio de notas por vía diplomática.

2. Si la modificación se relaciona con disposiciones del Acuerdo que no están contenidas en sus anexos, dicha modificación será aprobada por cada parte de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

3. Si la modificación se relaciona solamente con las disposiciones de los anexos, las autoridades aeronáuticas de ambas partes decidirán al respecto de mutuo acuerdo.

ARTÍCULO 21

Inscripción en la Organización de Aviación Civil Internacional

El presente acuerdo y toda modificación ulterior de éste serán inscriptos en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Estado en el cual las partes firmen el acuerdo.

ARTÍCULO 22

Reconocimiento de certificados y licencias

1. Cada Parte reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y las licencias que haya otorgado o convalidado la otra Parte a los efectos de operar los servicios establecidos en el presente acuerdo, siempre que los requisitos conforme a los cuales fueron otorgados o convalidados dichos certificados o licencias sean equiparables o superiores a los estándares mínimos establecidos o que puedan establecerse de conformidad con el Convenio. Cada Parte, sin embargo, se reserva el derecho de negarse a reconocer, a los efectos de los vuelos que pasen por su propio territorio, los certificados de idoneidad y licencias otorgados o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro estado.

2. Si los privilegios o las condiciones de las licencias o de los certificados a los que se hace referencia en el párrafo anterior, expedidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o en relación con una aeronave que opere los servicios acordados en las rutas especificadas, dieran lugar a una diferencia con respecto a los estándares

establecidos de conformidad con el Convenio y dicha diferencia hubiera sido presentada ante la Organización de Aviación Civil Internacional, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte podrán solicitar que se lleven a cabo consultas de conformidad con el artículo 18 del presente acuerdo con las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte a fin de asegurarse de que la práctica en cuestión les resulta aceptable. Si las partes no logran llegar a un acuerdo satisfactorio, ello será causal de aplicación del artículo 5° del presente acuerdo.

ARTÍCULO 23

Conformidad con los convenios multilaterales

Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entra en vigor respecto a ambas partes, sus disposiciones prevalecerán sobre las del presente acuerdo, en la medida en que se opongan a éstas.

ARTÍCULO 24

Anexos

Los anexos del presente acuerdo se considerarán parte integrante de éste y toda referencia que se haga al Acuerdo incluirá asimismo a sus Anexos, salvo en los casos en los que se establezca expresamente lo contrario.

ARTÍCULO 25

Terminación

Cualquiera de las partes podrá notificar a la otra en cualquier momento su decisión de terminar el presente acuerdo; dicha notificación será remitida en forma simultánea a la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese caso, el acuerdo caducará 12 (doce) meses después de la fecha en la que la otra Parte recibió la notificación, a menos que las partes decidan de mutuo acuerdo dejarla sin efecto antes del vencimiento de este período. Ante la falta de acuse de recibo de la otra Parte, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha de su recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 26

Entrada en vigor

El presente acuerdo será aprobado de conformidad con los requisitos constitucionales de cada una de las partes y entrará en vigor en la fecha de la última nota, enviada por la vía diplomática, mediante las cuales las partes se notifiquen el cumplimiento de tales requisitos.

En prueba de conformidad, los que suscriben, debidamente autorizados para hacerlo por sus Gobiernos respectivos, firman el presente acuerdo.

Hecho en Buenos Aires el 18 de enero de 2010, en dos originales en español, árabe e inglés, siendo ambos igualmente auténticos. En caso de divergencias en la

interpretación, se estará a lo que dispone la versión en inglés.

Por el Gobierno
de la República Argentina

Por el Gobierno
del Estado de Qatar

ANEXO

Programas de rutas

1. Rutas que operará la línea aérea designada de la República Argentina:

Desde puntos anteriores y puntos en la Argentina a:
Puntos intermedios en América, África, Europa, Medio Oriente y Asia.

Al Estado de Qatar y

Puntos más allá en África, Medio Oriente y Asia.

2. Rutas que operará la línea aérea designada del Estado de Qatar:

Desde puntos anteriores y puntos en el Estado de Qatar a:

Puntos intermedios en Asia, Medio Oriente, África, Europa y América

A la República Argentina y puntos más allá en América.

Nota: las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán, en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos, omitir escalas en cualquiera de los puntos anteriores, intermedios o más allá, siempre que los servicios acordados en esas rutas comiencen o finalicen en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Transportes, al considerar el proyecto de ley en revisión por el que se aprueba el acuerdo del gobierno de la República Argentina y el gobierno del Estado de Qatar sobre Servicios Aéreos, suscrito en Buenos Aires el 18 de enero de 2010, cuyo dictamen acompaña este informe, y que se somete a la sanción definitiva de esta Honorable Cámara, han aceptado el espíritu de la sanción del Honorable Senado, así como el de su antecedente, el mensaje del Poder Ejecutivo y acuerdan en que resulta innecesario agregar otros conceptos a los expuestos en ellos.

Guillermo R. Carmona.

Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 27 de diciembre de 2010.

Al Honorable Congreso de la Nación,

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley tendiente a aprobar el Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Estado de

Qatar sobre servicios aéreos, suscrito en Buenos Aires el 18 de enero de 2010.

La República Argentina y el Estado de Qatar, como Partes de la Convención Sobre Aviación Civil Internacional, del 7 de diciembre de 1944 (Ley 13.891), celebraron el acuerdo cuya aprobación se solicita con el propósito de desarrollar los servicios aéreos regulares entre sus territorios.

A los fines del presente acuerdo debe entenderse por autoridades aeronáuticas de la República Argentina el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios –Secretaría de Transporte, Administración Nacional de Aviación Civil– y por autoridades aeronáuticas del Estado de Qatar, el presidente de la Autoridad de Aviación Civil, o, en ambos casos, a cualquier persona u organismo que estén autorizados por sus respectivos Gobiernos a realizar las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades.

Cada una de las partes otorgará a la otra el derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar y el derecho a realizar escalas en su territorio sin fines de tráfico. Cada Parte otorgará a la otra los derechos especificados en el presente acuerdo a los fines de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en la sección correspondiente al anexo adjunto al Acuerdo. Dichos servicios y rutas se denominarán en adelante “servicios acordados” y “rutas especificadas” respectivamente. Durante la operación de un servicio acordado en una ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada parte gozarán, además de los derechos mencionados, del derecho de realizar escalas en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados para esa ruta en el anexo, a los fines de que se embarquen y desembarquen pasajeros y carga, incluida la correspondencia, en conjunto o individualmente.

Cada Parte tendrá el derecho a designar una o más líneas aéreas a los fines de operar los servicios acordados y a retirar la designación de una de ellas o sustituirla por otra. Dicha designación será efectuada por las autoridades aeronáuticas a través de la vía diplomática.

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 integral del presente acuerdo. Las partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, del 14 de septiembre de 1963 (Ley 18.730); el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, del 16 de diciembre de 1970 (Ley 19.793); el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, del 23 de septiembre de 1971 (Ley 20.411); el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, del 24 de febrero de 1988 (Ley 23.915); el Convenio sobre la Marca de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, del 1° de marzo de 1991 (Ley 24.722), o de cualquier otro acuerdo relativo a la seguridad de la aviación que sea vinculante para ambas partes.

Las partes tendrán el derecho de aprobar o desaprobado las tarifas de transporte de ida y de ida y vuelta entre los territorios de las dos Partes que se origine en su propio territorio. Las tarifas que deba cobrar la línea aérea designada de una Parte para el transporte entre el territorio de la otra Parte y del territorio de un tercer Estado respecto de los servicios comprendidos en este Acuerdo estarán sujetas a los requisitos de aprobación de la otra Parte. Ninguna de las partes actuará unilateralmente para impedir el lanzamiento de las tarifas propuestas o la continuación de las tarifas vigentes para el transporte de ida y de ida y vuelta entre los territorios de las dos Partes que comience en el territorio de la otra Parte.

El referido Acuerdo y cualquier modificación al mismo serán registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

La aprobación del referido Acuerdo promoverá la cooperación internacional en materia de servicios aéreos con el Estado de Qatar.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 2.074

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

Héctor M. Timerman. – Aníbal D. Fernández.

