

*El Senado y Cámara de Diputados  
de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc.  
sancionan con fuerza de  
Ley:*

Artículo 1º- 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 en idiomas español e inglés, forma parte de la presente ley.

Artículo 2º – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS 14 AGO 2014

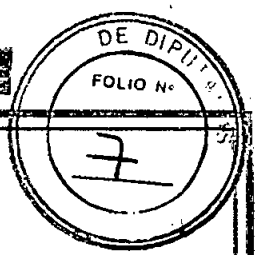


*M*

*Victor Wilkner*

*[Signature]*

*[Signature]*



ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

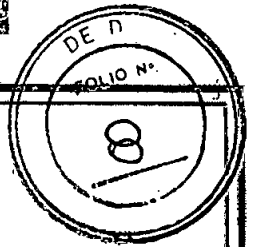
LA REPÚBLICA ARGENTINA

Y

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS



Handwritten signatures and initials, including 'Codel' and a large stylized signature.



**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:




Handwritten signatures and initials, including 'Adel' and 'MS'.

**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



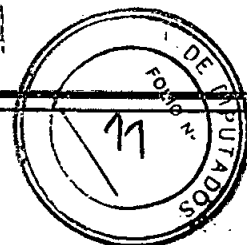
+  

+  

- 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;



x *Odell* *MS*  
+ *Y* *[Signature]*



- 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



Handwritten signatures and initials, including "CdeJ" and "M", with a large signature below.



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



Handwritten signatures and initials, including 'Odey' and 'MS', with a large signature below them.

- 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 calificada 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.



→ *Obeg* *MS*  
→ *[Signature]*





**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



Handwritten signatures and initials, including a large signature and several smaller ones, some with asterisks.

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;

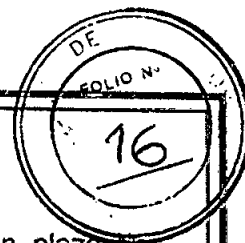
f. cuando dicha Línea Aérea no se encuentre cualificada ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte que otorga la autorización, en virtud de las leyes y reglamentaciones que dichas autoridades apliquen de manera habitual y razonable a la operación de los Servicios Aéreos Internacionales de conformidad 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



*[Handwritten signatures and initials]*



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



Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'J. R.' and another signature above it.

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.



x *Cedg MS*

x *[Signature]*

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



*Colg*  
*M*  
*[Signature]*



autorizada de la Parte que designa a la/s Línea/s Aérea/s que operen. La Capacidad ofrecida por la/s Línea/s Aérea/s comerciales 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.



\* *Cadg* *M*  
\* *[Signature]*



**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.

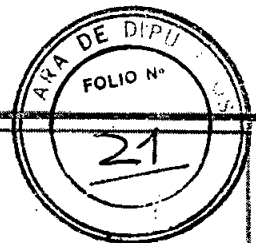
**CAPÍTULO IV**  
**DISPOSICIONES FINANCIERAS**

**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



\* *Coleg* *MJ*  
\* *[Signature]*



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.



\* CdeG M  
\* J R



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.



Handwritten signatures and initials, including a large signature and the name 'Chey'.

**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



Handwritten signatures and initials, including 'Cdeq' and a large signature.



Aérea/s Designada/s de la otra Parte desde el momento de la entrada y hasta el momento de la salida del Territorio de dicha Parte.

3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del Territorio de cualquiera de las Partes y que no salgan del área del aeropuerto reservada para tal fin, estarán sujetos únicamente a un control simple salvo en lo referente a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.
4. Ninguna de las Partes dará preferencia a otra Línea Aérea sobre la/s Línea/s Aérea/s Designada/s de la otra Parte respecto de la aplicación de sus reglamentaciones sobre aduana, inmigración, cuarentena y otras normas similares, ni en el uso de los aeropuertos, rutas aéreas y servicios de tráfico aéreo e instalaciones conexas que se encuentren bajo su control.
5. Cada Parte deberá suministrar, a solicitud de la otra Parte, copias de las leyes, reglamentaciones y procedimientos aplicables a los que se refiere el presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO 13

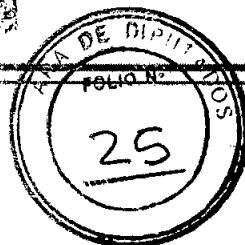
##### *Reconocimiento de Certificados y Licencias*

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

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



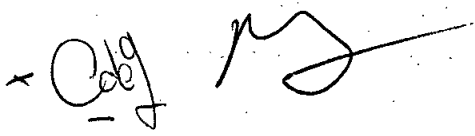

Handwritten signatures and initials, including a large signature and the word 'Cody'.



**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



Handwritten signatures and initials, including a large signature and several smaller ones, some with asterisks.



Convenidos, con sujeción a las normas y reglamentaciones nacionales y a las restricciones técnicas de las Partes.

#### ARTÍCULO 15

##### *Seguridad en la Aviación*

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y cualquier otra convención o protocolo en relación con la seguridad de la aviación civil al que se adhieran ambas Partes.
2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos que atenten contra la seguridad de dichas aeronaves, los pasajeros, la tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, deberán actuar de conformidad con las disposiciones relativas a la seguridad en la aviación estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos de la Convención. Asimismo, exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su sede comercial o residencia permanente en su Territorio y los operadores de aeropuertos en su Territorio



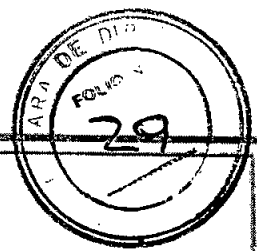
Handwritten signatures and initials, including a large signature and a smaller one with a star next to it.

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 tendientes 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.



\* *CdeJ* *MS*  
\* *[Signature]*



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.



\* *Coef* *MS*  
 \* *Y* *R*



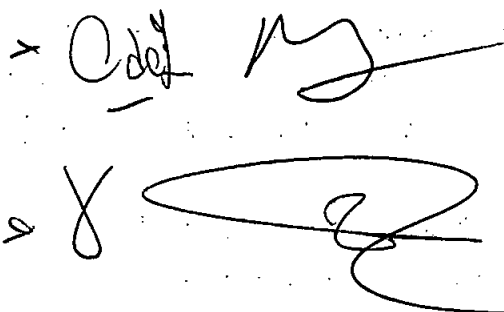
2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar la realización de consultas con el fin de modificar el presente Acuerdo y/o su Anexo. Dichas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días después de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario. Dichas consultas podrán 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.

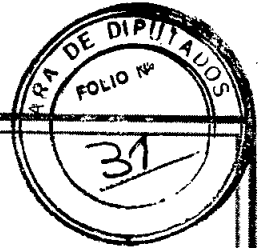
**ARTÍCULO 18**  
*Solución de Controversias*

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



> Codel M  
8





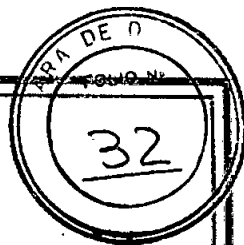
haya recibido la nota diplomática mediante la cual la otra Parte solicita el arbitraje, y el tercer árbitro será designado dentro de un período adicional de sesenta (60) días. Si alguna de las Partes no designara a su propio árbitro dentro del período de sesenta (60) días o si no hubiera acuerdo respecto 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.



← Cdeq MS

→ Y [Signature]



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.

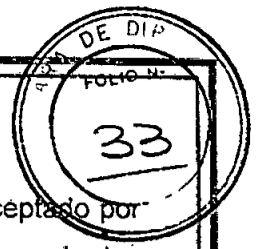
### ARTÍCULO 21 *Aplicabilidad de Acuerdos y Convenciones Multilaterales*

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



x  

x 



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.



Handwritten signatures and initials, including a large signature and a smaller one with the letter 'Y' next to it.



**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).



x *Cooby M*

x *[Signature]*



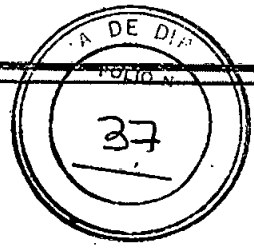
AIR SERVICES AGREEMENT  
BETWEEN  
THE ARGENTINE REPUBLIC  
AND  
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS

-1-

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE



Handwritten signatures and initials, including a signature that appears to be 'Obeg' and another signature below it.



**PREAMBLE**

The Kingdom of the Netherlands

and

the Argentine Republic,

hereinafter referred to as "the Parties";

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

Desiring to contribute to the progress of international aviation;

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

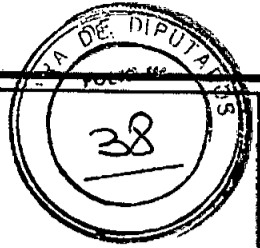
Desiring to conclude an Air Services Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Argentine Republic;

Have agreed as follows:



Handwritten signatures and initials, including a large signature and the initials 'Cde' and 'M'.





CHAPTER I  
Introduction

Article 1  
Definitions

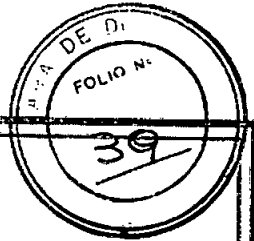
1. For the purpose of this Agreement:
- a. the term "Aeronautical Authorities" means for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Infrastructure and the Environment; for the Argentine Republic, the Ministry of Transportation and the National Civil Aviation Administration; or, in either case, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authorities;
  - b. the terms "Agreed Service" and "Specified Route" mean international Air Service pursuant to this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement respectively;
  - c. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, as well as any amendment to the Agreement or the Annex;
  - d. the terms "Air Service", "International Air Service", "Airline" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
  - e. the term "Change of Aircraft" means the operation of one of the Agreed Services by a Designated Airline in such a way that one or more sectors of the Specified Route are flown by different aircraft;
  - f. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Parties;
  - g. the term "Designated Airline" means the Airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;
  - h. the term "Stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight including commissary supplies;
  - i. the term "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in Air Services charged by Airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
  - j. the term "Territory" in relation to either Party has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;



x Cod MS

y

[Handwritten signature]




- k. the term "User Charge" means a charge imposed on Airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
  - l. the term "Capacity" means the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of frequencies or seats or tons of cargo offered in a market (city pair or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
  - m. the term "EU Member State" means a state that is now or in the future a Party to the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
  - n. the term "Caribbean part of the Netherlands" means the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba;
  - o. the term "the Netherlands" means
    - i. the European part of the Netherlands; and
    - ii. the Caribbean part of the Netherlands;
  - p. the term "residents of the Caribbean part of the Netherlands" means residents with the nationality of the Kingdom of the Netherlands originated from the Caribbean part of the Netherlands.
2. The applicable legislation for the European part of the Netherlands includes applicable legislation of the European Union.


## CHAPTER II Objectives

### Article 2 Grant of Rights

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



\* Cde. 





*Article 3*  
*Designation and Authorization*

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

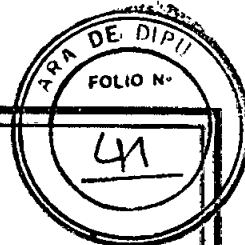
and that:

-5-

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE

página 34 de 49





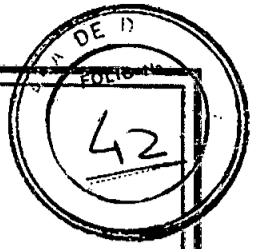
- d. the standards set forth in Article 14 (Safety) and Article 15 (Aviation Security) of this Agreement are being maintained and administered;
  - e. the Designated Airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of International Air Services by the Party considering the application or applications.
3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.
  4. The Aeronautical Authorities of one Party may require an Airline designated by the other Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of International Air Service by such authorities, in conformity with the provisions of the Convention.

*Article 4  
Revocation and Suspension of Authorization*

1. Each Party shall have the right to withhold, revoke, suspend or limit the operating authorizations of an Airline designated by the other Party:
  - a. in the case of an Airline in the European part of the Netherlands designated by the Kingdom of the Netherlands:
    - i. the Airline is not established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under European Union Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law; or
    - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or
    - iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
  - b. in the case of an Airline in the Caribbean part of the Netherlands designated by the Kingdom of the Netherlands:
    - i. the Airline is not established in the Caribbean part of the Netherlands and does not have a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands; or
    - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or maintained by the Netherlands; or
    - iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;



Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'MRE'.



- c. in the case of an Airline designated by the Argentine Republic:
    - i. the Airline is not established in the Territory of the Argentine Republic or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Argentine Republic; or
    - ii. effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Argentine Republic; or
    - iii. the Airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic;
  - d. in case the Airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 12 (Application of Laws, Regulations and Procedures) of this Agreement;
  - e. in case the standards set forth in Article 14 (Safety) and 15 (Aviation Security) of this Agreement are not being maintained and administered;
  - f. in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention;
  - g. in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
  3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 15 (Aviation Security) of this Agreement.

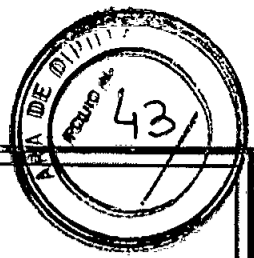
**CHAPTER III**  
**Commercial Provisions**

*Article 5*  
*Prices*

1. Each Party shall allow Prices for Air Services to be established by each Designated Airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
  - a. prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;



Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'M' and another that appears to be 'Y'.



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

*Article 6*  
*Commercial Activities*

1. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed:
  - a. to establish in the Territory of the other Party offices for the promotion and sale of Air Services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of Air Services;
  - b. in the Territory of the other Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of Air Services and ancillary or supplemental services.
2. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of Air Services and ancillary or supplemental services, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Party.

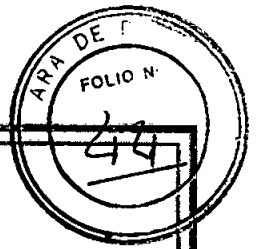
-8-

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE

página 37 de 49



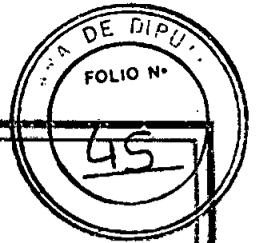
Handwritten signatures and initials, including a large signature and a smaller one with a checkmark.



3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party, authorized to perform such services in the Territory of that Party.
4. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Party, including, in the case of the European part of the Netherlands, European Union law. Each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis.
5. In operating or holding out the Air Services on the Specified Routes, each Designated Airline of a Party may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements under the following conditions:
  - a. the commercial and/or cooperative marketing arrangements may include, but shall not be limited to blocked-space, code-sharing and leasing arrangements, with:
    - i. the Airline(s) of the same Party;
    - ii. the Airline(s) of the other Party;
    - iii. the Airline(s) of a third country;
  - b. the operating Airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the Capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - c. all marketing Airlines involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements;
  - d. the total Capacity operated by the Air Services performed under such arrangements shall be counted only against the Capacity entitlement of the Party designating the operating Airline(s). The Capacity offered by the marketing Airline(s) on such services shall not be counted against the Capacity entitlement of the Party designating that Airline;
  - e. when holding out services for sale under such arrangements, the Airline concerned or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which Airline shall be the operating Airline on each sector of the service and with which Airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship;
  - f. these provisions shall be applicable to passenger, combination and all-cargo services.



*Article 7  
Change of Aircraft*

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

*Article 8  
Fair Competition*

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

**CHAPTER IV  
Financial Provisions**

*Article 9  
Taxes, Customs Duties and Charges*

1. Aircraft operating on International Air Services by the Designated Airline(s) of either Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and



x *[Handwritten signature]*  
x *[Handwritten signature]*





lubricants, Stores as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall, on the basis of reciprocity, be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the Territory of the Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores introduced into the Territory of one Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such Designated Airline and intended solely for use on board that aircraft while operating International Air Services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the Territory of the first Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the Territory of the Party in which they are taken on board. The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control. The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the articles referred to above.
3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and Stores retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Baggage, cargo and mail in transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
5. The exemptions provided by this Article shall also be available where a Designated Airline of one Party has contracted with another Airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Party of the articles specified in paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.
6. Nothing in this Agreement shall prevent the Kingdom of the Netherlands from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in the Territory of the European part of the Netherlands for use in an aircraft of a Designated Airline of the Argentine Republic that operates between a point in the Territory of the European part of the Netherlands and the Territory of another European Union Member State.

*Article 10  
User Charges*

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



x *Adel MS*  
 \* *Y* *RR*



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

*Article 11*  
*Transfer of Funds*

1. Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, at the official rate of exchange, the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of traffic. In the absence of appropriate provisions of a payments agreement between the Parties, the above-mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.
2. The conversions and remittance of such revenues shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions on the day on which the Airline enters into the exchange transaction with the authorized entity, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

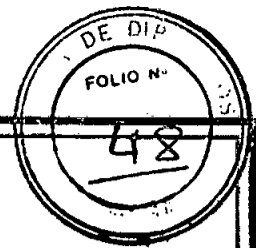
**CHAPTER V**  
**Regulatory Provisions**

*Article 12*  
*Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Party relating to the entrance or entry into or departure from its Territory of aircraft engaged in international Air Services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the Designated Airline(s) of the other Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said Territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with, by crews or passengers and/or on behalf of cargo and mail carried by aircraft of the Designated Airline(s) of the other Party upon their entrance into, and until and including their departure from the Territory of the said Party.
3. Passengers, baggage, cargo in direct transit across the Territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.



Handwritten signatures and initials, including 'Cdey', 'MS', and a large stylized signature.



4. Neither of the Parties shall give preference to any other Airline over the Designated Airline(s) of the other Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.
5. Each Party shall, upon request of the other Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

*Article 13  
Recognition of Certificates and Licenses*

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

Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

*Article 14  
Safety*

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

-13-

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE

página 42 de 49





- a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Party carrying out the inspection shall, for the purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Airline or Airlines of one Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that Airline or Airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and to draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the Airline's operation.
7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Each Party shall see to it that the Designated Airline(s) will be provided with communicative, aviation and meteorological facilities and any other services necessary for the safe operations of the Agreed Services, subject to national rules and regulations and technical constraints of the Parties.

*Article 15*  
*Aviation Security*

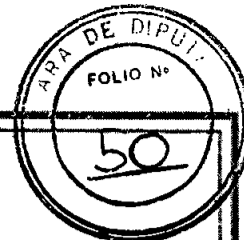
1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal

-14-

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE

página 43 de 49





on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, the passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the Territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft Stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the Aeronautical Authorities), for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the Territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the Territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting, suspending or imposing conditions on the authorizations of the Airline or Airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

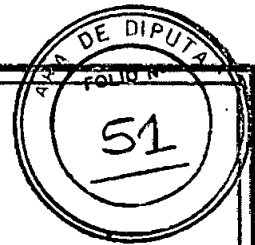
-15-

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE

página 44 de 49



Handwritten signatures and initials, including a large signature that appears to be 'Odey' and another signature that looks like 'MS'.



**CHAPTER VI**  
**Procedural Provisions**

*Article 16*  
*Timetable*

1. The Airline(s) designated by each Party shall notify the Aeronautical Authorities of the other Party, thirty (30) days in advance, of the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. Request for permission to operate additional flights can be submitted by the Designated Airline(s) for approval directly to the Aeronautical Authorities of the other Party.

*Article 17*  
*Consultation and Amendment*

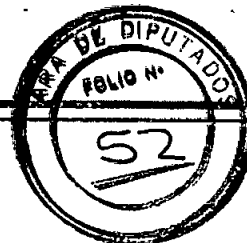
1. In a spirit of close cooperation the Aeronautical Authorities of the Parties may consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. Either Party may request consultations with a view to amend this Agreement and/or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
3. Any amendment to this Agreement shall be agreed upon by the Parties and shall be effected through an exchange of diplomatic notes. Such amendment shall enter into force in accordance with the provisions of Article 25 (Entry into Force) of this Agreement.
4. Notwithstanding the provisions of paragraph 3 of this Article any amendment of the Annex to this Agreement shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities, and confirmed through an exchange of diplomatic notes, and shall take effect on a date to be determined in the diplomatic notes. This exception to paragraph 3 of this Article does not apply in case any traffic rights are added to the above-mentioned Annex.

*Article 18*  
*Settlement of Disputes*

1. Any dispute arising between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Parties shall in the first place endeavour to settle their dispute by consultations and negotiation.
2. If the Parties fail to reach a settlement through consultations, the dispute may, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.



Handwritten signatures and initials, including 'Cdeq' and 'MS'.



3. Arbitration shall be by a Tribunal of three arbitrators, one to be named by each Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that the third such arbitrator shall not be a national of either Party. Each Party shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed on within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the President is a national of one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
4. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.
5. Except as otherwise agreed by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the date the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within fifteen (15) days after replies are due.
6. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
7. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after the decision is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.
8. The decision of the tribunal shall be binding on the Parties.
9. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Parties.
10. If and so long as either Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default or to the Designated Airline or Airlines in default.

**CHAPTER VII**  
**Final Provisions**

*Article 19*  
*Duration and Termination*

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

-17-

INLEG-2018-04912719-APN-SSCOR#MRE

página 46 de 49



\* *Adg* *M*  
\* *Y* *R*



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

*Article 20*

*Registration with International Civil Aviation Organization*

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

*Article 21*

*Applicability of Multilateral Agreements and Conventions*

1. The provisions of the Convention shall be applicable to this Agreement.
2. If a multilateral agreement or convention, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, the relevant provisions of that multilateral agreement or convention shall supersede the relevant provisions of this Agreement.
3. The Parties may consult each other to determine the consequences for this Agreement of the supersession, as mentioned under paragraph 2 of this Article and to agree upon required amendments to this Agreement.

*Article 22*

*Training*

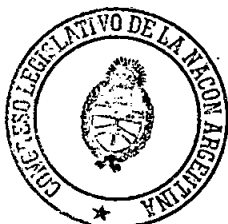
The Parties agree to participate in common initiatives to actively promote staff training related to civil aviation, and specifically, international commercial air transport. In this regard, they will assist with sharing technical information and will promote the development of courses, workshops, seminars and other training methods; in order to induce an improvement process aimed at increasing professional standards as a significant contribution to the aeronautical community in the region.

*Article 23*

*Environment*

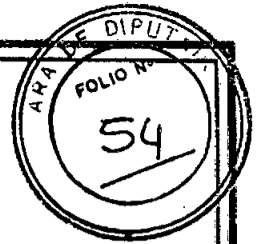
The Parties agree to implement measures to cooperate in the emission reduction and the protection of the environment against pollution caused by air operations; thus, this will help to preserve the bases of human life, within a sustainable and appropriate environmental management.

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



Handwritten signatures and initials, including 'CdeJ' and 'MS'.





Article 24  
Applicability of this Agreement

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

Article 25  
Entry into Force

1. This Agreement shall come into force on the first day of the second month following the date on which the Parties have informed each other in writing through diplomatic channels that the formalities and constitutional requirements for its entry into force in their respective countries have been complied with.
2. The Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Argentina for Air Services, concluded at The Hague on 23 November 1993, shall cease to have effect on the date on which this Agreement enters into force.

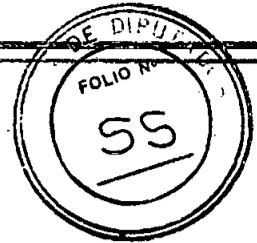
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

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

FOR THE ARGENTINE  
REPUBLIC

FOR THE KINGDOM  
OF THE NETHERLANDS





**Annex:**

**Route schedule**

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

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

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

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

**Notes:**

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



Handwritten signatures and initials, including 'CdeJ', 'MS', and a large stylized signature.