

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

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

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

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

Acuerdan lo siguiente:

ARTICULO 1
DEFINICIONES

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

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

b) el término "línea aérea designada" significa una compañía aérea que una Parte Contratante habrá designado por medio de una notificación escrita a la otra Parte Contratante conforme con el Artículo 3° del presente Acuerdo,

para la prestación de servicios aéreos en las rutas especificadas en los Anexos del presente Acuerdo;

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

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

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

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

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

ARTICULO 2

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

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

especificadas" respectivamente).

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

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

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

ARTICULO 3

DESIGNACION DE LINEA AEREA

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

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

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

4. Cada Parte tendrá el derecho de reemplazar la empresa designada

mediante comunicación por escrito a la otra Parte. La nueva empresa designada gozará de los mismos derechos y estará sujeta a las mismas obligaciones que la empresa cuyo lugar pase a ocupar.

ARTICULO 4

REVOCACION, SUSPENSION Y LIMITACIONES DE DERECHOS

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

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

ARTICULO 5

REPRESENTACION DE LAS EMPRESAS AEREAS

1. Cada una de las Partes Contratantes concederá a la empresa de la otra Parte Contratante, a condición de reciprocidad, el derecho de mantener sobre el propio territorio, oficinas y personal administrativo,

comercial y técnico que pueda ser necesario para las exigencias de la empresa designada.

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

ARTICULO 6

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

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

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

ARTICULO 7

USO DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS

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

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

ARTICULO 8

APLICACION DE LAS LEYES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas a la entrada o salida de su territorio de aeronaves que efectúan servicios

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

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

ARTICULO 9

EXENCION DE DERECHOS ADUANEROS

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

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

territorio de la Parte Contratante, en el cual son introducidos o embarcados. Pueden exigirse que los materiales antes mencionados permanezcan bajo la supervisión y control aduanero.

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

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

ARTICULO 10

DISPOSICIONES FINANCIERAS

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

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

ARTICULO 11
CONDICIONES DE SEGURIDAD

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

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

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

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

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

ARTICULO 12

REGLAMENTOS ENTRADA Y SALIDA

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

ARTICULO 13

CONDICIONES DE OPERACION DE SERVICIOS AEREOS

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

ARTICULO 14

DISPOSICIONES SOBRE CAPACIDAD

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

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

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

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

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

ARTICULO 15

APROBACION DE PLANES DE VUELO

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

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

ARTICULO 16

TARIFAS

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 17

ZONAS PROHIBIDAS

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

ARTICULO 18

INTERCAMBIO ESTADISTICO

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

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

ARTICULO 19

INFRACCIONES DE LAS EMPRESAS AEREAS DESIGNADAS

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

ARTICULO 20

CONSULTA Y ENMIENDAS

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

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

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

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

convenidas directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

ARTICULO 21

SOLUCION DE CONTROVERSIAS

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

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

- a) El Tribunal estará integrado por tres miembros. Cada parte nombrará un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos anteriores y no podrá ser nacional de ninguna de las Partes.
- b) El nombramiento de los dos primeros árbitros se efectuará dentro del término de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que una de las Partes reciba la nota diplomática de la otra Parte, solicitando el Arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro de los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos primeros.
- c) Si no se observasen los plazos del inciso anterior, las Partes a falta de otro acuerdo, podrán solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) los nombramientos pertinentes. En caso de que dicho Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes, o esté impedido de otra manera, su sustituto efectuará los nombramientos.
- d) El Tribunal de Arbitraje adoptará su propio reglamento y emitirá su fallo por mayoría de votos, dentro de treinta (30) días a partir de la fecha de su constitución. Este plazo podrá prorrogarse por acuerdo de ambas Partes.
- e) Las decisiones del Tribunal de Arbitraje serán obligatorias para ambas Partes. Cada Parte sufragará las costas de su árbitro. Las costas del tercer árbitro serán cubiertas en proporciones iguales.

ARTICULO 22
MODIFICACIONES POR CONVENIOS MULTILATERALES

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

ARTICULO 23
REGISTRO DEL ACUERDO

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

ARTICULO 24
ENTRADA EN VIGOR DEL ACUERDO

1. Este Acuerdo y sus Anexos serán aprobados de conformidad con las respectivas legislaciones internas de las Partes y entrarán en vigor definitivamente a partir de la notificación del cumplimiento de los requerimientos legales que tendrá lugar en la Ciudad de Oslo.

2. Sin perjuicio de ello, las disposiciones del presente Acuerdo y sus Anexos se aplicarán provisionalmente a partir de su firma.

ARTICULO 25
TERMINACION

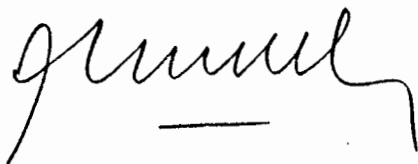
Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante sobre su decisión de dar por concluido el Presente Acuerdo. La denuncia deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En dicho caso el presente Acuerdo cesará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

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

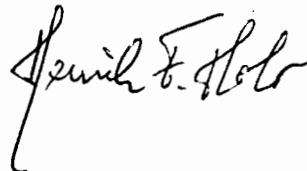
En fe de lo cual, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos han suscripto este Acuerdo.

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

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

A stylized handwritten signature in dark ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end.

POR EL GOBIERNO DEL
REINO DE NORUEGA

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Knut F. Holm', written in a cursive style.

ANEXO I
Plan de Rutas

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

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

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

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

ANEXO II
Plan de Rutas

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

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

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

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

*Excepto en Dinamarca y Suecia.

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

The Government of the Republic of Argentina and the Government of the Kingdom of Norway hereinafter described as the Contracting Parties,
Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944, as well as in respect of the principles to which both Parties have adhered in other multilateral instruments, and

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

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Argentina, the Ministry of Public Works and Services - Secretariate of Transportation - National Direction of Commercial Air Transportation - and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Ministry and, in the case of Norway, the Civil Aviation Administration of the Kingdom of Norway and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Civil Aviation Administration;
- b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting

Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the air services on the routes specified in the Annexes hereto;

- c) the term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that Contracting Party;
- d) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;
- e) the term "air services", "international air service", "airline" and "stop for non traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- f) the term "agreed services" means any scheduled air service operated on the routes specified in the Annexes to the present Agreement;
- g) the term "tariff" means any fare, freight rate or price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo whether charged by a designated airline to intermediaries such as travel agents and tour promoters or charged by a designated airline or such intermediaries to passengers and shippers, and includes the conditions governing the availability or applicability of such fares, freight rates or prices and the charges and commissions ancillary to such carriage. It excludes mail prices and conditions.

ARTICLE 2

GRANTING OF RIGHTS

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

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

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

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

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINE

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

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

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

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

ARTICLE 4

REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF RIGHTS

1. Each Contracting Party reserves the right, according to its internal legislation, to withhold or revoke the privileges referred to in paragraphs 1) and 2) of Article 3 of this Agreement relating to an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of these privileges, in

any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

ARTICLE 5

AIRLINE REPRESENTATION

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

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

ARTICLE 6

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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

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

ARTICLE 7

UTILIZATION OF AIRPORT FACILITIES AND SERVICES

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

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and other facilities under its control.

ARTICLE 8

APPLICATION OF LAWS

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in

international air services or to the navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing or while within the territory of the first Contracting Party.

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

ARTICLE 9

EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES

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

2. Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use in the operation of international services shall, with the exception of charges corresponding to the service performed, be exempt from the same customs duties, excise

taxes, inspection fees and other duties or taxes imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are introduced into or taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

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

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

ARTICLE 10

FINANCIAL PROVISIONS

1. Each designated airline shall have the right to convert and remit overseas, when demanded and without restrictions, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where

there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments according to the laws and regulations of each country.

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

ARTICLE 11

SECURITY CONDITIONS

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

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

3. Each Party may request the accomplishment of consultations concerning security standards kept by the other Party relating to aeronautical facilities, crews, aircraft and operation for the designated airlines. If after those consultations one Party considers that the other Party neither keeps nor administers efficiently security standards and requirements in these fields at least equal to the minimal standards which might be established by virtue of the Convention, the other Party shall be notified of the results of such considerations, and the measures which shall be necessary to comply with such minimal standards, and, as far as

practicable, the other Party shall take appropriate corrective measures. Each Party reserves the right, if consultations have been held without satisfactory results, to withhold, revoke or limit the operating authorization of the airline designated by the other Party if the other Party does not take appropriate measures within a reasonable time.

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

ARTICLE 12

ENTRY CLEARANCE REGULATIONS

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control, except in respect of security measures against violence and air piracy.

2. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from duties and other similar taxes.

ARTICLE 13

CONDITIONS OF AIR SERVICES OPERATIONS

1. There shall be fair and equal opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to operate air services on the specified routes.

2. In the operations of agreed services performed by the designated airline of each Contracting Party, the interest of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into account, so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates on the whole or part of the same routes.

ARTICLE 14

CAPACITY PROVISIONS

1. The agreed services provided by a designated airline shall keep as a principal objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. The provisions for the carriage of passengers, cargo and mail taken on at points on the specified routes in territories other than the territories of the Contracting Parties shall be done in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

a) Primary traffic demands to and from the territory of the Contracting Party that has designated the airline;

b) Subsidiary traffic demands of the area through which the airline passes, taking into account other transport services established by airlines of the States comprising the area, and;

agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

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

4. This approval may be given explicitly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within THIRTY (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3) the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than THIRTY (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

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

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

c) Complementary demands of the whole operation of the airline.

3. Prior to the start of the agreed services and for any ulterior modification of capacity, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall agree on the practical implementation of the principles of the preceding paragraphs of the present Article concerning the operations of the agreed services by the designated airlines.

ARTICLE 15

APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

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

ARTICLE 16

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.
2. The tariffs referred to in paragraph 1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such

Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 17

PROHIBITED AREAS

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

ARTICLE 18

EXCHANGE OF STATISTICS

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

ARTICLE 19

OFFENCES OF THE DESIGNATED AIRLINES

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

ARTICLE 20

CONSULTATIONS AND AMENDMENTS

1. In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annexes hereto.
2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of NINETY (90) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of the period.
3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of SIXTY (60) days from the date of the request. Any modification so agreed shall come into effect after confirmation thereof by an exchange of diplomatic notes.
4. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by

direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 21

SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

a) The Tribunal shall be formed by three members. Each Party shall nominate an arbitrator and the third one shall be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of any of the Parties.

b) The nomination of the first two arbitrators shall be done within a period of SIXTY (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration.

The third arbitrator shall be nominated within a period of THIRTY (30) days following the nomination of the first two.

c) If the periods of the preceding clause are not complied with, the Parties, in lack of another agreement, shall request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to appoint the relevant arbitrators. If the said President has the nationality of one of the Parties or is otherwise prevented from acting, his substitute shall appoint the arbitrators.

- d) The Arbitral Tribunal shall adopt its own rules and regulations and shall give its decision by majority vote, within a period of THIRTY (30) days as from the date of its establishment. This period may be extended upon agreement of both Parties.
- e) The decisions of the Arbitral Tribunal shall be obligatory to both Parties. Each Party shall pay the expenses of its arbitrator. The expenses of the third arbitrator shall be equally shared.

ARTICLE 22

MODIFICATIONS BY MULTILATERAL AGREEMENTS

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

ARTICLE 23

REGISTRATION

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

ARTICLE 24

ENTRY INTO FORCE OF THE AGREEMENT

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

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

ARTICLE 25

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate TWELVE (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiration of that period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received FOURTEEN (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

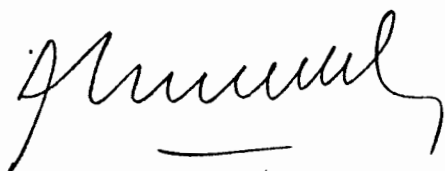
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at BUENOS AIRES this sixteenth day of June of the year 1988.

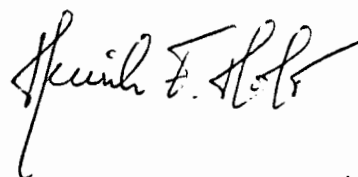
In three originals in the Spanish, Norwegian and English languages.

In case of dispute the English text shall prevail.

For the Government of
the Republic of Argentina

A handwritten signature in dark ink, appearing to be a stylized name, possibly "García", with a horizontal line underneath.

For the Government of
the Kingdom of Norway

A handwritten signature in dark ink, appearing to be "Stein F. Holm", written in a cursive style.

ANNEX I
Route Schedule

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

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

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

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

ANNEX II

Route Schedule

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

Point in Argentina	Intermediate points	Point in Norway	Point beyond
Buenos Aires	Sao Paulo	Oslo	to be agreed
	Rio de Janeiro		upon
	One point in Africa		
	2 points in Europe*		
	to be agreed upon		

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

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

*Except in Denmark and Sweden

LUFTFARTSAVTALE FOR REGELBUNDEN TRAFIKK

MELLOM REPUBLIKKEN ARGENTINAS REGJERING

OG KONGERIKET NORGES REGJERING

Republikken Argentinas Regjering og Kongeriket Norges Regjering, heretter kalt de Kontraherende Parter,

som begge er tilsluttet Oversenskomsten om Internasjonal Sivil Luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago den 7. desember 1944, og med hensyn til prinsippene som begge parter har sluttet seg til i andre flersidige dokumenter, og

som ønsker å inngå en avtale i den hensikt å opprette luftruter mellom deres respektive territorier,

er herved blitt enige om følgende:

AR IKKEL 1

DEFINISJONER

For denne Avtales formål skal, med mindre sammenhengen krever annet:

- a) uttrykket "luftfartsmyndigheter" bety for Republikken Argentinas vedkommende Departementet for offentlige anlegg og tjenester - Transportsekretariatet - Det nasjonale styre for kommersiell lufttrafikk - og/eller enhver person eller myndighet som har fullmakt til å utføre enhver funksjon som på det nåværende tidspunkt utføres av det nevnte departement eller liknende funksjoner, og når det gjelder Norge, Kongeriket Norges Luftfartsverk og/eller enhver person eller myndighet som har fullmakt til å utføre enhver funksjon som på det nåværende tidspunkt utføres av det nevnte Luftfartsverket eller liknende funksjoner;
- b) uttrykket "utpekt luftfartsselskap" bety et luftfartsselskap som en Kontraherende Part ved skriftlig meddelelse til den annen Kontraherende Part, i overensstemmelse med denne Avtales artikkel 3, skal ha utpekt til å drive lufttrafikk på de rutene som er fastsatt i Vedleggene til denne Avtalen;
- c) uttrykket "territorium" med hensyn til en Kontraherende Part bety de landområder og territorialfarvann som grenser opptil vedkommende

Part og som står under den Kontraherende Parts suverenitet, overherredømme, beskyttelse, tilsyn eller administrasjon;

- d) uttrykket "overenskomst" betyr Overenskomsten om internasjonal sivil luftfart, som ble åpnet for undertegning i Chicago den 7. desember 1944, herunder alle Vedlegg vedtatt i henhold til Overenskomstens artikkel 90 og enhver endring foretatt i vedleggene eller Overenskomsten i henhold til Overenskomstens artikler 90 og 94, som er blitt vedtatt av begge Kontraherende Parter;
- e) uttrykket "lufttrafikk", "internasjonal lufttrafikk", "luftfartsselskap", og "landing for ikke-trafikkmessige formål" ha den betydning som er fastsatt i overenskomstens artikkel 96;
- f) uttrykket "avtalt trafikk" betyr all regelbunden lufttrafikk på de rutene som er fastsatt i Vedleggene til denne Avtalen;
- g) uttrykket "takst" betyr enhver takst, fraktsats eller pris som kreves for befordring av passasjerer, baggasje og gods enten denne kreves av et utpekt luftfartsselskap fra mellomledd, slik som reisebyråer og reiseselskaper, eller den kreves av et utpekt luftfartsselskap eller slike mellomledd fra passasjerer og speditører, og omfatter de vilkår som styrer tilgjengelighet eller anvendelse av slike takster, fraktsatser eller priser og de avgifter og provisjoner som kommer i tillegg til slik befordring. Den inkluderer ikke vederlag og vilkår for frakt av post.

ARTIKKEL 2

TILSTAELSE AV RETTIGHETER

1. Begge parter tilstår gjensidig de rettigheter som er fastsatt i denne Avtale og dens Vedlegg, særlig tillatelse til å opprette og drive internasjonal lufttrafikk av de utpekte luftfartsselskaper på de ruter som er fastsatt i rutelistene (heretter kalt henholdsvis "avtalt trafikk" og "angitte ruter").

2. I henhold til bestemmelsene i denne Avtale skal det utpekte luftfartsselskap til hver av de Kontraherende Parter ha følgende rettigheter:

- a) å fly over den annen Kontraherende Parts territorium uten å lande;

- b) å foreta landing på det nevnte territorium for ikke-trafikkmessige formål;
- c) Hver Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap skal, i henhold til bestemmelsene i denne Avtale, og under drift av avtalt trafikk på en angitt rute ha rett til å foreta landing på territoriet til den annen Kontraherende Part på de steder som er spesifisert for vedkommende rute i Rutelisten i den hensikt å ta om bord og sette av passasjerer, gods og post i internasjonal trafikk, hver for seg eller kombinert.

3. Intet i denne artikkels paragraf 1 skal forstås slik at den ene Kontraherende Parts luftfartsselskap gis rett til, på den annen Kontraherende Parts territorium og mot godtgjørelse eller på leiebasis å ta om bord passasjerer, gods og post bestemt for et annet sted på den annen Kontraherende Parts territorium.

ARTIKKEL 3

UTPEKING AV LUFTFARTSSELSKAPER

1. Hver Kontraherende Part skal ha rett til skriftlig overfor den annen Kontraherende Part å utpeke et luftfartsselskap som skal drive den avtalte trafikk.

2. Ved mottakelse av nevnte utpeking, skal den annen Kontraherende Part - i henhold til bestemmelsene i paragrafene 3) og 4) i denne artikkel - uten opphold gi det utpekte luftfartsselskap den nødvendige driftstillatelse.

3. En Kontraherende Parts luftfarsmyndigheter kan kreve at et luftfartsselskap som er utpekt av den annen Kontraherende Part, skal godtgjøre at det fyller betingelsene i de lover og forskrifter som normalt og med rimelighet anvendes for drift av internasjonal kommersiell lufttrafikk av slike myndigheter i samsvar med bestemmelsene i Overenskomsten.

4. Hver Kontraherende Part skal ha rett til å skifte ut det utpekte luftfartsselskap ved hjelp av en skriftlig underretning til den annen Part. Det nye luftfartsselskapet som utpekes skal ha de samme rettigheter og skal være underlagt de samme forpliktelser som det luftfartsselskap det erstatter.

ARTIKKEL 4

TILBAKEKALLING, SUSPENSJON ELLER BEGRENSNING AV
RETTIGHETER

1. Hver Kontraherende Part forbeholder seg retten til, i samsvar med sin nasjonale lovgivning, å holde tilbake eller tilbakekalle de rettigheter som det henvises til i paragrafene 1) og 2) i artikkel 3 i denne Avtale vedrørende et luftfartsselskap som er utpekt av den annen Kontraherende Part, eller til å pålegge slike vilkår som den måtte anse nødvendige ved et luftfartsselskaps utøvelse av disse rettigheter, i ethvert tilfelle der det ikke er godtgjort at den vesentlige eiendomsretten til og effektive kontrollen med dette luftfartsselskapet ligger hos den Kontraherende Part som utpeker luftfartsselskapet eller hos denne Kontraherende Parts statsborgere.
2. Hver Kontraherende Part forbeholder seg retten til å suspendere den annen Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskaps utøvelse av de rettigheter som det henvises til i paragraf 1) ovenfor eller til å pålegge slike vilkår som den måtte anse nødvendige ved et luftfartsselskaps utøvelse av disse rettigheter, i ethvert tilfelle der luftfartsselskapet ikke etterkommer lover og forskrifter til den Kontraherende Part som innvilger disse rettighetene, eller på annen måte unnlater å drive sin virksomhet i samsvar med de vilkår som er fastsatt i denne Avtale, under den forutsetning at med mindre omgående suspensjon eller pålegg av vilkår er av vesentlig betydning for å hindre ytterligere overtredelser av lover og forskrifter, eller av hensyn til navigasjonssikkerheten, skal denne retten kun utøves etter konsultasjon med den annen Kontraherende Part.

ARTIKKEL 5

LUFTFARTSSELSKAPENES REPRESENTASJON

1. Hver Kontraherende Part skal på gjensidig basis tilstå den annen Kontraherende Parts luftfartsselskap retten til på sitt territorium å opprettholde kontorer samt administrativt, kommersielt og teknisk personell som måtte være nødvendig for å etterkomme behovene til det utpekte luftfartsselskap.
2. Hver Kontraherende Part skal gi all assistanse og alle fasiliteter til de nevnte kontorer og personell.

ARTIKKEL 6

ANERKJENNELSE AV SERTIFIKATER OG LISENSER

1. Luftdyktighetsbevis, duelighetsbevis og lisenser utstedt eller godkjent av en Kontraherende Part, og som fremdeles gjelder, skal anerkjennes som gyldige av den annen Kontraherende Part med hensyn til driften av den avtalte trafikk.

Hver Kontraherende Part forbeholder seg imidlertid retten til, når det gjelder flyvninger over sitt eget territorium, ikke å anerkjenne duelighetsbevis og lisenser innvilget sine egne statsborgere eller godkjent av en annen stat.

ARTIKKEL 7

BRUK AV LUFTHAVNANLEGG OG TJENESTER

1. Når det gjelder avgifter for bruk av lufthavnanlegg og tjenester, plikter begge Parter å overholde bestemmelsene som er fastsatt i artikkel 15 i Chicago-overenskomsten av 1944.

2. Ingen av de Kontraherende Parter skal begunstige sitt eget eller noe annet luftfartsselskap fremfor den annen Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap ved anvendelsen av sine toll-, immigrasjons-, karantene- og liknende forskrifter eller ved bruken av lufthavner, lufttraseer og andre fasiliteter under sin kontroll.

ARTIKKEL 8

ANVENDELSE AV LOVER

1. En Kontraherende Parts lover og forskrifter vedrørende innreise til og utreise fra dens territorium av luftfartøy som er engasjert i internasjonal luftfart eller vedrørende navigasjon av et slikt luftfartøy mens det befinner seg på dens territorium, skal gjelde for luftfartøy tilhørende den annen Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap, og skal overholdes av vedkommende luftfartøy ved innreise til eller utreise fra, eller mens det befinner seg på den første Kontraherende Parts territorium.

2. En Kontraherende Parts lover og forskrifter vedrørende innreise til, opphold på eller utreise fra dens territorium av luftfartøyets passasjerer, besetning eller gods, som for eksempel forskrifter vedrørende innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll og karantene, skal overholdes ved innreise til eller utreise fra, eller mens luftfartøyet befinner seg på territoriet til den første Kontraherende Part.

ARTIKKEL 9

FRITAK FOR TOLLAVGIFTER

1. Luftfartøyer som benyttes i internasjonal trafikk av en Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap, så vel som deres vanlige utstyr, reservedeler, drivstoff- og smøreoljelagre og forsyninger (herunder matvarer, drikkevarer og tobakk) om bord i slike luftfartøyer, skal være fritatt for alle toll- og forbrukeravgifter, inspeksjonsgebyrer og andre avgifter eller skatter ved ankomst til en annen Kontraherende Parts territorium, forutsatt at slikt utstyr og slike forsyninger forblir om bord i luftfartøyet inntil de blir gjenutført.
2. Drivstoff, smøreoljer, reservedeler, vanlig utstyr og forsyninger om bord i luftfartøyet som blir innført til eller tatt om bord i luftfartøyet på en Kontraherende Parts territorium av eller på vegne av den annen Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap, og som kun er beregnet på bruk i driften av internasjonal trafikk, skal med unntak av kostnader for utførte tjenesteytelser være fritatt for de samme toll- og forbrukeravgifter, inspeksjonsgebyrer og andre avgifter og skatter som er pålagt på den første Kontraherende Parts territorium, selv når disse forsyningene skal nyttes på de deler av reisen som blir utført over territoriet til den Kontraherende Part hvor forsyningene er innført til eller tatt om bord. Materialene som er nevnt ovenfor kan kreves holdt under tollvesenets tilsyn og kontroll.
3. De utpekte luftfartsselskaper kan, innenfor den fritaksordning som er hjemlet i de ne artikkels paragraf 2, lagre på lufthavnen eller lufthavnene til den annen Part og underlagt tollvesenets kontroll, de nødvendige mengder drivstoff, smøreoljer, reservedeler, vanlig utstyr og forsyninger om bord i luftfartøyet som er innført fra territoriet til hver av Partene eller fra tredjeland og som kun er beregnet til anvendelse for luftfartøyet, passasjerer, bagasje, post og gods som transporteres av luftfartøyene til den annen Parts utpekte luftfartsselskap.
4. Trykt reklamemateriell, slik som annonser, kataloger, prislister, bransjeinformasjon, rutetabeller, trafikkdokumenter, eller turist- og annet informasjonsmaterieell (herunder plakater) som innføres til en Kontraherende Parts territorium av, eller på vegne av, den annen Parts utpekte luftfartsselskap og som kun er beregnet på markedsføring av internasjonal trafikk skal være fritatt for de samme toll- og forbrukeravgifter, inspeksjonsgebyrer og andre avgifter eller skatter som

er pålagt på den første Kontraherende Parts territorium.

ARTIKKEL 10

ØKONOMISKE BESTEMMELSER

1. Hver av de utpekte luftfartsselskaper skal når dette kreves og uten restriksjoner ha rett til å omveksle og tilbakeføre oversjøisk lokalt inntjente inntekter som overstiger de lokale utgiftene. Omregningen og tilbakeføringen skal skje på grunnlag av de offisielle valutakurser for løpende betalinger, eller i de tilfeller hvor det ikke eksisterer offisielle valutakurser, til de aktuelle valutamarkedsattsene som gjelder for løpende betalinger i samsvar med hvert enkelt lands lover og forskrifter.

2. Når betalingssystemet mellom de Kontraherende Parter er regulert av en særavtale, skal denne avtalen gjelde.

ARTIKKEL 11

SIKKERHETSBETINGELSER

1. Hver av Partene skal kreve at operatører av luftfartøyer registrert i landet skal handle i overensstemmelse med de aktuelle bestemmelser om luftfartssikkerhet som er fastsatt av Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

2. Hver av Partene gjentar sitt løfte om å handle i henhold til bestemmelsene i Konvensjonen om forbrytelser og visse andre handlinger begått om bord i luftfartøyer, undertegnet i TOKYO den 14. september 1963; Konvensjonen om bekjempelse av ulovlig bemektigelse av luftfartøyer, undertegnet i HAAG den 16. desember 1970; og Konvensjonen til bekjempelse av ulovlige handlinger mot sikkerheten i sivil luftfart, undertegnet i MONTREAL den 23. september 1971.

3. Hver av Partene kan anmode om at det gjennomføres konsultasjoner vedrørende den annen Parts sikkerhetsstandarder når det gjelder luftfartsanlegg, besetninger, luftfartøyer og drift av de utpekte luftfartsselskaper. Dersom en Part, etter slike konsultasjoner, mener at den annen Part hverken opprettholder eller administrerer effektive sikkerhetsstandarder og krav på disse områder som minst tilsvare de minstestandarder som kunne vært fastsatt i henhold til Overenskomsten, skal den annen Part underrettes om resultatene av slike vurderinger og de tiltak som vil være nødvendige for å etterkomme slike minstestandarder og, i den grad det er praktisk

mulig, skal den annen Part treffe hensiktsmessige korrigerings tiltak. Hver av Partene forbeholder seg retten, dersom det er gjennomført konsultasjoner uten tilfredsstillende resultat, å holde tilbake, tilbakekalle eller begrense driftstillatelsen til et luftfartsselskap utpekt av den annen Part, dersom den annen Part ikke treffer de nødvendige tiltak innen rimelig tid.

4. Hver av Partene skal yte den annen Part størst mulig assistanse for å hindre ulovlig bemektigelse av luftfartøyer, sabotasje mot slike luftfartøyer, lufthavner og navigasjonsanlegg for lufttrafikk, trusler mot luftfartssikkerheten; skal vie full oppmerksomhet til ethvert krav fra den annen Part vedrørende vedtakelse av spesielle sikkerhetstiltak for dens luftfartøyer eller passasjerer for å møte en bestemt trussel og skal, når det gjelder tilfeller av eller trusler om bemektigelse av eller sabotasje mot luftfartøyer, lufthavner eller navigasjonsanlegg for lufttrafikk, assistere den annen Part med å lette kommunikasjonen, slik at det kan settes en stopp for slike tilfeller på en sikker og effektiv måte.

ARTIKKEL 12

FORSKRIFTER FOR KLARERING VED INNREISE

1. Passasjerer i direkte transitt over en av de Kontraherende Parters territorium skal ikke være underlagt mer enn en svært forenklet toll- og immigrasjonskontroll, med unntak av sikkerhetstiltak mot vold og flykapring.

2. Baggage og gods i direkte transitt skal være fritatt for tollavgifter og andre liknende skatter.

ARTIKKEL 13

VILKAR FOR DRIFT AV LUFTTRAFIKK

1. Begge de Kontraherende Parters luftfartsselskap skal ha rettferdig og lik anledning til å drive lufttrafikk på de angitte ruter.

2. Under driften av avtalt lufttrafikk skal hver Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap ta hensyn til interessene til den annen Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap, slik at trafikk som sistnevnte luftfartsselskap driver på den samme ruter eller deler av samme ruter ikke påvirkes på utilbørlig måte.

ARTIKKEL 14

KAPASITETSBESTEMMELSER

1. Den avtalte trafikk som drives av et utpekt luftfartsselskap skal ha som sitt hovedformål å sørge for en kapaistet som er i stand til å dekke eksisterende og rimelig forventede befordringsbehov av passasjerer, post og gods, som kommer fra eller er beregnet på territoriet til den Kontraherende Part som har utpekt luftfartsselskapet.

2. Bestemmelsene om befordring av passasjerer, gods og post som tas om bord på steder langs de angitte ruter på territorier utenfor de Kontraherende Parter territorier skal utøves i samsvar med det generelle prinsipp om at kapasiteten skal stå i forhold til:

- a) de primære trafikkbehov til og fra territoriet til den Kontraherende Part som har utpekt luftfartsselskapet;
- b) de subsidiære trafikkbehov i det området som luftfartsselskapet passerer gjennom, der det tas hensyn til andre transport-ruter som er opprettet av luftfartsselskaper i de statene området omfatter; og
- c) de komplementære behov for hele driften av luftfartsselskapet.

3. Før start av den avtalte trafikk og for enhver senere kapasitetsendring, skal luftfartsmyndighetene til de Kontraherende Parter være enige om den praktiske gjennomføringen av prinsippene i de foregående paragrafer i denne artikkel vedrørende driften av de utpekte luftfartsselskapers avtalte trafikk.

ARTIKKEL 15

GODKJENNING AV TRAFIKKPROGRAMMER

1. Det luftfartsselskap som utpekes av en Kontraherende Part skal fremlegge sitt ruteprogram for den annen Kontraherende Parter luftfartsmyndigheter minst TRETTI (30) dager før driften/den planlagte driften tar til. Ruteprogrammet skal omfatte tidtabeller, rutehyppighet og hvilken type luftfartøyer som skal benyttes.

1. Luftfartsmyndighetene skal underrettes om enhver endring som blir foretatt på et senere tidspunkt.

ARTIKKEL 16

TAKSTER

1. De takster som skal kreves av en Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap for transport til eller fra den annen Kontraherende Parts territorium, skal fastsettes på et rimelig nivå, under tilbørlig hensyntagen til alle relevante faktorer herunder driftskostnader, rimelig fortjeneste og andre luftfartsselskapers takster.

2. Takstene som er nevnt i paragraf 1) i denne artikkel skal, om mulig, avtales mellom de utpekte luftfartsselskaper i samråd med andre luftfartsselskaper som driver lufttrafikk på hele eller en del av ruten, og en slik avtale skal, så vidt mulig, søkes oppnådd ved å anvende prosedyrene til Den internasjonale sammenslutningen av ruteflyselskaper (I.A.T.A) for utarbeidelse av takster.

3. De takster som således avtales skal fremlegges til godkjenning for de Kontraherende Parters luftfartsmyndigheter minst NITTI (90) dager før den foreslåtte dato for innføringen av dem. I særtilfeller kan denne perioden reduseres dersom de nevnte myndigheter samtykker.

4. Denne godkjenningen kan gis uttrykkelig. Dersom ingen av luftfartsmyndighetene har gitt uttrykk for avslag innen TRETTI (30) dager fra fremleggingsdatoen, i samsvar med paragraf 3) i denne artikkel, skal disse takstene anses for å være godkjent. I tilfelle fremleggingsfristen blir gjort kortere, slik det er hjemlet i paragraf 3), kan luftfartsmyndighetene godta at fristen for underretning av eventuelt avslag skal være mindre enn TRETTI (30) dager.

5. Dersom en takst ikke kan fastsettes i samsvar med paragraf 2) i denne artikkel, eller dersom en luftfartsmyndighet i løpet av den perioden som er fastsatt i artikkelens paragraf 4) gir den annen luftfartsmyndighet underretning om sitt avslag av en eventuell takst som er avtalt i henhold til bestemmelsene i paragraf 2), skal de Kontraherende Parters luftfartsmyndigheter etter å ha konsultert med luftfartsmyndighetene i eventuelle andre stater som de finner det nyttig å rådføre seg med, forsøke å fastsette taksten ved avtale seg imellom.

6. Dersom luftfartsmyndighetene ikke kan enes om en takst som er forelagt dem i henhold til paragraf 3) i denne artikkel, eller ved fastsettelsen av en takst i henhold til paragraf 5) i denne artikkel, skal tvisten blegges i samsvar med bestemmelsene i artikkel 21 i denne Avtale.

7. En takst som er fastsatt i samsvar med bestemmelsene i denne artikkel skal være i kraft inntil en ny takst er fastsatt. En takst skal likevel ikke forlenges i kraft av denne paragraf for mer enn tolv måneder etter den dato den ellers ville ha utløpt.

ARTIKKEL 17

FORBUDTE OMRADER

Hver Kontraherende Part kan, av hensyn til militær nødvendighet eller den offentlige sikkerhet, avgrense eller forby flyvninger med luftfartøyer tilhørende den annen Parts utpekte luftfartsselskap over visse områder av dens territorium, forutsatt at slike restriksjoner eller forbud får tilsvarende anvendelse overfor luftfartøyer tilhørende den første Parts utpekte luftfartsselskap eller overfor luftfartøyer til tredjeland som driver regelbunden internasjonal lufttrafikk, alt dette i henhold til artikkel 9 i Overenskomsten.

ARTIKKEL 18

UTVEKSLING AV STATISTIKKER

Hver av de Kontraherende Parters luftfartsmyndigheter skal på anmodning sende den annen Kontraherende Parts luftfartsmyndigheter slike periodiske eller andre statistiske opplysninger som med rimelighet kan kreves i den hensikt å evaluere kapasiteten som er innsatt av den første Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap i den avtalte trafikk. Slike oppgaver skal omfatte alle opplysninger som er nødvendige for å bestemme hvor mye trafikk som transporteres av luftfartsselskapet i den avtalte trafikk samt opprinnelses- og bestemmelsessted for slik trafikk.

ARTIKKEL 19

LOVOVERTREDELSE AV DE UTPEKTE LUFTFARTSSELSKAPER

Overtredelser av luftfartsforskrifter begått av personell tilhørende en Kontraherende Parts utpekte luftfartsselskap skal meldes til luftfartsmyndighetene til denne Kontraherende Part av luftfartsmyndighetene til den Kontraherende Part som innehar det territoriet der overtredelsen fant sted. Dersom overtredelsen er av alvorlig karakter, skal vedkommende myndighet ha rett til å anmode om at hensiktsmessige tiltak treffes.

ARTIKKEL 20

KONSULTASJONER OG ENDRINGER

1. I det nære samarbeids ånd skal de Kontraherende Parter luftfartsmyndigheter konsultere hverandre fra tid til annen med henblikk på å sikre gjennomføringen av og en tilfredsstillende overholdelse av bestemmelsene i denne Avtale og i Vedleggene til Avtalen.
2. Hver av de Kontraherende Parter kan anmode om konsultasjon, som enten kan foregå i form av diskusjon eller korrespondanse og ta til innen et tidsrom på NITTI (90) dager fra den dato anmodningen mottas, med mindre begge Kontraherende Parter enes om å forlenge dette tidsrommet.
3. Dersom en av de Kontraherende Parter anser det ønskelig å endre vilkårene i denne Avtale, kan den anmode om konsultasjon med den annen Kontraherende Part. Slik konsultasjon, som kan skje mellom luftfartsmyndighetene og som kan foregå i form av diskusjon eller korrespondanse, skal ta til innen SEKSTI (60) dager fra anmodningens dato. Enhver endring som det oppnås enighet om skal tre i kraft etter at de er blitt bekreftet gjennom en diplomatisk noteveksling.
4. Endringer av Vedleggene til denne Avtale kan foretas ved hjelp av en direkte avtale mellom de Kontraherende Parter luftfartsmyndigheter.

ARTIKKEL 21

BILEGGELSE AV TVISTER

1. Dersom en tvist oppstår vedrørende tolkningen eller anvendelsen av denne Avtale, skal Partene søke å bilegge den ved forhandlinger seg imellom.
2. Dersom det ikke lykkes Partene å komme frem til en forhandlingsløsning, skal tvisten oversendes for avgjørelse til en voldgiftsdomstol, som skal ha følgende sammensetning og funksjoner:
 - a) Domstolen skal være sammensatt av tre medlemmer. Hver av Partene skal utnevne en voldgiftsmann og den tredje skal utnevnes av de to valgte voldgiftsmenn forutsatt at denne tredje voldgiftsmann ikke er statsborger hos noen av Partene.
 - b) Utnevnelsen av de første to voldgiftsmenn skal foretas innen en frist på SEKSTI (60) dager fra den dato en

Kontraherende Part mottar en diplomatisk note med anmodning om voldgift.

Den tredje voldgiftsmann skal utnevnes innen en frist på TRETTI (30) dager etter utnevnelsen av de første to.

- c) Dersom tidsfristene i forgående klausul ikke blir overholdt, skal Partene, i mangel av en annen avtale, anmode Presidenten i Rådet for Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon (ICAO) om å utnevne de aktuelle voldgiftsmenn. Dersom nevnte President er av samme nasjonalitet som en av Partene eller på annen måte er forhindret, skal hans stedfortreder utnevne voldgiftsmennene.
- d) Voldgiftsdomstolen skal vedta sine egne regler og forskrifter og skal avgi dom ved flertallsbeslutning innen en frist på TRETTI (30) dager fra opprettelsesdatoen. Denne fristen kan forlenges etter avtale mellom partene.
- e) Domsavgjørelsene til voldgiftsdomstolen skal være bindende for begge Parter. Hver Part skal betale utgiftene til sin voldgiftsmann. Utgiftene til den tredje voldgiftsmann skal deles likt.

ARTIKKEL 22

ENDRINGER AV HENSYN TIL MULTILATERALE AVTALER

Dersom en multilateral avtale om lufttransport trer i kraft med hensyn til begge de Kontraherende Parter, skal denne Avtale endres slik at den er i overensstemmelse med bestemmelsene i nevnte avtale.

ARTIKKEL 23

REGISTRERING

Denne Avtale og alle endringer til Avtalen skal registreres hos Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

ARTIKKEL 24

IKRAFTTREDELSE AV AVTALEN

1. Denne Avtale og alle Vedlegg til Avtalen skal bekreftes i samsvar med Partenes respektive nasjonale

lovgivning og skal tre i kraft endelig ved oppfyllelse av de juridiske vilkår som skal finne sted i byen Oslo.

2. Bestemmelsene i denne Avtale og Vedleggene til Avtalen skal tre i kraft midlertidig fra den dato den er undertegnet.

ARTIKKEL 25

OPPHØR

Hver Kontraherende Part kan på ethvert tidspunkt underrette den annen Kontraherende Part om at den ønsker å bringe denne Avtale til opphør. Slik underretning skal samtidig overbringes til Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon. Dersom slik underretning gis, skal denne Avtale opphøre å gjelde TOLV (12) måneder etter den dato underretningen om opphør mottas av den annen Kontraherende Part, medmindre underretningen om opphør kalles tilbake ved avtale mellom de Kontraherende Parter innen utløpet av denne perioden. Dersom den annen Kontraherende Part ikke erkjenner å ha mottatt underretningen, skal underretningen anses å være blitt mottatt FJORTEN (14) dager etter at Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonen har mottatt underretningen.

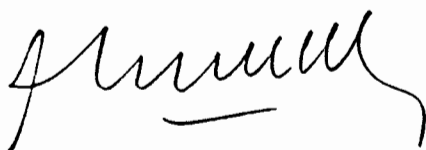
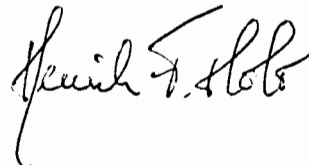
TIL BEKREFTELSE HERAV har de undertegnede, som er behørig bemyndiget dertil av sine respektive regjeringer, undertegnet denne Avtale.

UTFERDIGET i Buenos Aires den .16 dag i .juni... 1988.

I tre originaleksemplarer på spansk, norsk og engelsk. I tilfelle av uoverensstemmelser skal den engelske teksten gjelde.

For Republikken
Argentinas Regjering

For Kongeriket
Norges Regjering

V E D L E G G 1

RUTELISTE

Ruter som skal benyttes i begge retninger av det luftfartsselskap som Regjeringen i Kongeriket Norge utpeker:

Punkt i Norge	Mellomliggende punkter	Punkt i Argentina	Bortenforliggende punkter
Oslo	Lisboa Et punkt i Afrika Rio de Janeiro Sao Paulo Montevideo	Buenos Aires	Santiago Montevideo

Det luftfartsselskapet som Kongeriket Norge utpeker kan på en eller samtlige flyvninger unnlate å lande på et hvilket som helst av de ovennevnte punkter, forutsatt at den avtalte rute begynner fra punkter i Norge.

Det er intet som hindrer det luftfartsselskap som Kongeriket Norge har utpekt i å befly andre punkter enn de som er fastsatt i dette Vedlegget, forutsatt at det ikke utøves kommersielle rettigheter mellom disse punkter og punkter på territoriet til den annen Kontraherende Part.

V E D L E G G 2

RUTELISTE

Ruter som skal beflys i begge retninger av det luftfartsselskap som Regjeringen i Republikken Argentina utpeker:

Punkt i Argentina	Mellomliggende steder	Punkt i Norge	Bortenfor liggende punkter Etter nærmere avtale
Buenos Aires	Sao Paulo Rio de Janeiro Et punkt i Afrika 2 punkt i Europa* etter nærmere avtale	Oslo	

* unntatt i Danmark og Sverige

Det luftfartsselskap som Republikken Argentina utpeker kan på en eller samtlige flyvninger unnlate å lande på et hvilket som helst av de ovennevnte punkter, forutsatt at den avtalte lufttrafikk begynner fra punkter i Republikken Argentina.

Det er intet som hindrer det luftfartsselskap som Republikken Argentina har utpekt å befly andre punkter enn de som er fastsatt i dette Vedlegget, forutsatt at det ikke støves kommersielle rettigheter mellom disse punktene og punkter på territoriet til den annen Kontraherende Part.