

Legislación Nacional

LEY 23453 CONVENIOS INTERNACIONALES Canadá TRANSPORTE AERONAVEGACIÓN Convenio de Transporte Aéreo Comercial entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de Canadá. Aprobación sanc. 29/10/1986; promul. 1/12/1986; publ. 14/4/1987 El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de ley: Art. 1.º Apruébase el Convenio de Transporte Aéreo Comercial entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de Canadá, suscripto en Buenos Aires el 8 de mayo de 1979, cuyo texto original en idioma español, que consta de veinte (20) artículos, un (1) anexo, un (1) plan de rutas y notas generales aplicables al plan de rutas, en fotocopia autenticada forma parte de la presente ley. **Art. 2.º** Comuníquese al Poder Ejecutivo. Pugliese - Martí-nez - Bejar - Macris **Anexo CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL GOBIERNO DE CANADÁ** El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de Canadá, en adelante las partes contratantes, Considerando: Que son signatarias del Convenio de Aviación Civil Internacional, suscripto en Chicago el 7 de diciembre de 1944; Que desean concluir un Convenio sobre Transporte Aéreo que gobierne los servicios entre sus respectivos territorios. **Han acordado lo siguiente:** Art. I.- Las partes contratantes se conceden mutuamente, los derechos especificados en el presente convenio y su anexo, con el objeto de establecer los servicios aéreos internacionales regulares de pasajeros, correo y carga, ya sea en forma separada o mixta, descriptos en el plan de rutas. Art. II.- A los efectos de este Convenio de Transporte Aéreo Comercial y salvo que expresamente se establezca lo contrario, los siguientes términos y expresiones significan: a) ?Autoridades aeronáuticas?, en el caso de la República Argentina el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea -Dirección Nacional de Transporte Aéreo Comercial- en el caso de Canadá, el Ministerio de Transportes y la Comisión Canadiense de Transporte o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o personas con poder para realizar funciones ahora ejercidas por tales autoridades; b) ?Servicios convenidos?, servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en el plan de rutas del anexo para el transporte de pasajeros, correo y carga ya sea en forma separada o mixta; c) ?Convenio?, el conjunto de artículos que constituyen el Convenio de Transporte Aéreo Comercial, en el cual están reconocidos derechos recí-procos y principios básicos; d) ?Anexo?, las seccs. I, II, III y IV del Convenio de Transporte Aéreo Comercial en las cuales se regula la ejecución de lo consagrado en el convenio; e) ?Plan de rutas?, aquella parte que integra el Convenio de Transporte Aéreo Comercial en la cual se establecen los itinerarios a ser servidos por las líneas aéreas designadas por las partes; f) ?Convención?, la Convención de Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944 incluyendo cualquier anexo adoptado bajo el art. 90 de tal convención y toda modificación de los anexos o de la convención bajo los arts. 90 y 94 siempre que tales anexos y enmiendas hayan sido adoptados por ambas partes contratantes; g) ?Lí-nea aérea designada?, todo transportador que haya sido designado y autorizado conforme los arts. IV y V del convenio; h) ?Tarifas?, se considerará que incluye todos los derechos (tarifas de pasajeros y cargas, cargos por transporte, clasificaciones, franquicias, condiciones de transporte, normas, regulaciones y prácticas con ello relacionadas) pero excluyendo remuneraciones y condiciones de transporte de correo; i) ?Territorio?, ?Servicio aéreo?, ?Servicios Aéreos Internacionales?, ?Lí-nea aérea? y ?Escala para fines no comerciales?, tienen los significados en los arts. 2º y 96º de la convención. Art. III.- 1. Cada parte contratante concede a la otra parte contratante los siguientes derechos para la explotación de servicios aéreos internacionales con la empresa aérea designada por la otra parte contratante: a) De sobrevolar el territorio de la otra parte contratante sin aterrizar en el mismo; b) De aterrizar con fines no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, y c) De realizar tráfico internacional desembarcando y embarcando pasajeros, correo y carga en forma separada o mixta, en los puntos mencionados en los planes de rutas. 2. Nada de lo establecido en el párr. 1 de este artículo será interpretado como obligación de conferir a la línea aérea de una parte contratante el privilegio de embarcar pasajeros, carga y correo, mediante remuneración o alquiler, en el territorio de la otra parte contratante con destino a otro punto del mismo territorio. Art. IV.- Cada parte contratante tendrá el derecho de designar una línea aérea y el de sustituirla por otra, para operar los servicios convenidos, debiendo efectuar la comunicación a la otra parte contratante por medio de nota diplomática. Art. V.- 1. Luego de ser notificadas de la designación o sustitución según el art. IV de este convenio, las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante, concederán, conforme a sus leyes y normas, con mínima demora, a la línea aérea designada las autorizaciones pertinentes para operar los servicios convenidos. 2. Al recibo de tales autorizaciones la línea aérea designada podrá comenzar a operar en cualquier momento los servicios convenidos, en todo o en parte, siempre que las tarifas establecidas, acorde lo previsto en la secc. IV del anexo a este convenio, estén en vigencia con respecto a tales servicios. Art. VI.- 1. Las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante tendrán el derecho a retener las autorizaciones referidas en el art. V de este convenio, a una línea aérea designada por la otra parte contratante, de revocar tales autorizaciones o imponer sobre ellas condiciones temporarias o permanentes: a) En el caso de que tal línea aérea no cumpla con los requisitos de habilitación ante las autoridades aeronáuticas de tal parte contratante, según las leyes y reglas, normal y razonablemente aplicadas

por tales autoridades, de conformidad con la convención;b) En el caso de incumplimiento de las leyes y normas de dicha parte contratante por tal línea aérea;c) En el caso de que ellas no tengan la convicción que la propiedad sustancial y control efectivo de tal línea aérea estén en manos de la parte contratante que la designara o de sus nacionales;d) En el caso de que la línea aérea de la otra parte no cumpla las condiciones prescriptas en el Convenio de Transporte Aéreo Comercial.2. A menos que sea necesaria una acción inmediata para prevenir infracción a las leyes y normas, ya consignadas, los derechos enumerados en el párr. 1 de este artículo, serán ejercidos sólo luego de consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante. Salvo que se acuerde otra cosa entre las partes contratantes, tales consultas comenzarán dentro de un período de treinta (30) días desde la fecha en que la otra parte contratante haya recibido la solicitud pertinente.

Art. VII.- 1. Las leyes, reglamentos y procedimientos establecidos por una parte contratante para la admisión, salida, operación y navegación de las aeronaves afectadas a la navegación aérea internacional deberán ser cumplidas por la línea aérea designada por la otra parte contratante al entrar, mientras permanezca y al salir del territorio de aquella parte.2. Las leyes y reglamentaciones que rigen la entrada, autorización, tránsito, inmigraciones, pasaportes, aduana, salubridad y sanidad animal y vegetal, en el territorio de una de las partes contratantes, serán cumplidas por la línea aérea designada por la otra parte contratante, y por sus tripulaciones, pasajeros, carga y correo -o por la línea aérea en representación de éstos- en el tránsito, admisión, salida o mientras permanezcan en el territorio de aquella parte, conforme los procedimientos establecidos por las autoridades pertinentes.3. Las tripulaciones inscriptas en los documentos pertenecientes de a bordo de las aeronaves de ambas partes contratantes, que operen los servicios convenidos, deberán poseer el pasaporte válido o un certificado de miembro de la tripulación, extendidos a sus nombres.

Art. VIII.- 1. Los certificados de aeronavegabilidad, de competencia y licencias emitidos o considerados válidos por una parte contratante, durante el período que estén en vigencia, serán reconocidos como válidos por la otra parte contratante con el propósito de operar los servicios convenidos especificados en el plan de rutas, siempre que tales certificados o licencias hayan sido emitidos o considerados válidos de conformidad con los niveles establecidos por la convención. Cada parte contratante se reserva, no obstante, el derecho de rehusar el reconocimiento -cuando lo sean para sobrevolar su propio territorio- de los certificados de competencia y licencias concedidas a sus propios nacionales por la otra parte contratante.2. Si los derechos o las condiciones de las licencias o certificados indicados en el párr. 1 de este artículo, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una parte contratante a cualquier persona o línea aérea designada que opere los servicios convenidos especificados en el plan de rutas, permitieran una diferencia con los niveles establecidos por la convención, diferencia registrada en la O.A.C.I., las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante podrán requerir consultas con las autoridades aeronáuticas de tal parte contratante a efectos de establecer que la práctica en cuestión es aceptable para ellas. En caso de no alcanzarse un acuerdo satisfactorio en asuntos relacionados con seguridad de vuelo, ello será motivo para la aplicación del art. VI de este convenio, en otros casos se aplicará el art. XVI del mismo.

Art. IX.- 1. Las cargas impuestas, para el uso de los aeropuertos y otras facilidades de aviación, en el territorio de cualesquiera de las partes contratantes sobre las aeronaves de la línea aérea designada por la otra parte contratante, no serán mayores que aquellas impuestas a una aeronave de una línea aérea nacional que realice similares servicios internacionales.2. Ninguna de las partes contratantes dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra sobre la línea aérea de la otra parte contratante en la aplicación de sus normas de aduana, inmigración, salubridad, sanidad animal y vegetal y similares reglas o en el uso de aeropuertos, rutas y servicios de tráfico y facilidades conexas, bajo su control.

Art. X.- Cada parte contratante en base a reciprocidad, eximirá a la línea aérea designada por la otra parte contratante, en tanto sea compatible con su legislación nacional, de restricciones a la importación, derechos aduaneros, impuestos internos, tasas por inspección y otras cargas o derechos nacionales sobre las aeronaves, combustibles, lubricantes, abastecimientos técnicos consumibles, repuestos, incluyendo motores, equipos aeronáuticos normales, abastecimientos de a bordo (incluyendo bebidas, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros, en cantidades limitadas, durante el vuelo), y otros elementos destinados únicamente a ser utilizados en relación con la operación o servicios de las aeronaves de la línea aérea designada por dicha parte contratante, que operen los servicios convenidos al igual que el material de publicidad distribuido sin cargo por aquella línea aérea designada.2. La exención concedida por este artículo será aplicable a los elementos indicados en el párr. 1 de este artículo:a) Introducidos en el territorio de una de las partes contratantes por o en representación de la línea aérea designada por la otra parte contratante.b) Mantenidos a bordo de aeronaves de la línea aérea designada por una de las partes contratantes que llega o parte del territorio de la otra parte contratante.c) Embarcados en las aeronaves de la línea aérea designada por una parte contratante, en el territorio de la otra parte contratante, para ser utilizados en la operación de los servicios convenidos sean o no utilizados o consumidos enteramente dentro del territorio de la parte contratante que concede la exención, siempre que dichos elementos (excepto el material de publicidad común distribuido sin cargo), no sean enajenados en el territorio de dicha parte contratante.3. Los equipos de a bordo normales, como así- también, los materiales y abastecimientos usualmente a bordo de las aeronaves de cualesquiera de las partes contratantes pueden ser descargados en el territorio de la otra parte contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de aquel territorio. En tal caso,

pueden ser colocados bajo la supervisión de las mencionadas autoridades hasta el momento que sean reexportados, o proceder en otra forma con ellos, de acuerdo con las reglamentaciones aduaneras.

Art. XI.- 1. Trimestralmente, las autoridades aeronáuticas de cada una de las partes contratantes intercambiarán informes con detalle mensual de estadísticas que incluya toda información necesaria para determinar la cantidad de tráfico (pasajeros y carga), transportado en las rutas especificadas en el plan de rutas y los puntos de embarques y desembarques de tal tráfico en esas rutas.

2. Los detalles de la información estadística a ser provista y los métodos que se utilizarán para proveer tal información de una parte contratante a la otra parte contratante, se acordarán entre las autoridades aeronáuticas y se cumplimentarán no más tarde de tres (3) meses después de que la línea aérea designada, por una o ambas partes contratantes, comience las operaciones, total o parcialmente, de los servicios convenidos.

3. Si no se llegara a un acuerdo satisfactorio referente a la provisión de estadísticas, puede a discreción de cualesquiera de las partes, ser motivo para la aplicación del art. XIV o art. XVI de este convenio.

Art. XII.- 1. Cada línea aérea designada tiene el derecho de dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra parte contratante directamente y, a su discreción, a través de agentes. Dicha línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte y cualquier persona tendrá libertad para comprarlo en la moneda aplicable en cada caso.

2. Cada parte contratante otorga a la otra parte contratante el derecho de libre transferencia de fondos obtenido en el curso normal de sus operaciones. Tales transferencias serán efectuadas a los tipos de cambio del mercado vigente a las fechas de las transferencias y serán sometidas únicamente a las respectivas regulaciones sobre moneda extranjera aplicable a todos los países en circunstancias similares. La transferencia de fondos no estará sujeta a ningún cargo excepto aquellos normalmente cobrados por los bancos en tales operaciones.

Art. XIII.- La línea aérea designada por una de las partes contratantes tendrá el derecho de mantener en el territorio de la otra parte contratante sus representantes y el personal comercial, operativo y técnico necesario en conexión con la operación del servicio convenido. Esta necesidad de personal puede, a opción de la línea aérea designada, ser satisfecha ya sea con su propio personal o utilizando los servicios de una organización competente, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra parte contratante. Tales representantes y personal estarán sujetos a las leyes y regulaciones en vigencia de la otra parte contratante.

Art. XIV.- 1. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las partes, en un espíritu de estrecha cooperación, se consultarán periódicamente a fin de asegurar el cumplimiento satisfactorio de las previsiones del Convenio de Transporte Aéreo Comercial.

2. Tales consultas se llevarán a cabo dentro de un período de sesenta (60) días de la fecha de solicitud de aquéllas.

Art. XV.- Si alguna de las partes contratantes considera necesario modificar cualquier previsión del Convenio de Transporte Aéreo Comercial, puede solicitar consulta con la otra parte. Tales consultas, que pueden ser realizadas entre autoridades aeronáuticas y que pueden ser en reunión, o por correspondencia, comenzarán dentro de los sesenta (60) días de la fecha de la solicitud. Cualquier modificación acordada en tales consultas entrará en vigencia una vez confirmada a través del intercambio de notas diplomáticas.

Art. XVI.- 1. Cualquier divergencia respecto de la interpretación o aplicación del Convenio de Transporte Aéreo Comercial que no pueda solucionarse mediante consultas o negociación será sometida a un tribunal de arbitraje, a petición de las partes contratantes.

2. El tribunal de arbitraje, estará integrado por tres (3) árbitros designados, uno por cada parte contratante, los cuales a su vez propondrán a un tercero, sujeto a la confirmación de los Gobiernos de ambas partes contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de cuarenta y cinco (45) días contados de la fecha en la que una de las partes contratantes notifique a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje y, el tercer miembro del tribunal será elegido en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha del nombramiento de los dos primeros.

3. Si no se observaran los plazos señalados en el párrafo anterior, cada una de las partes contratantes, a falta de otro acuerdo, puede solicitar al presidente de Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el presidente tenga la nacionalidad de una de las partes contratantes, o esté impedido por otras causas, su sustituto efectuará los nombramientos correspondientes.

4. El tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento y decidirá por mayoría de votos. Sus fallos, que deberán ser dictados en un plazo no mayor de sesenta (60) días de su nombramiento, serán obligatorios para ambas partes contratantes. Cada una de éstas sufragará las costas de su árbitro. Las cosas del 3er. árbitro, así como los demás gastos devengados, serán soportados en proporciones iguales por las dos partes contratantes.

5. Mientras una de las partes contratantes no cumpliera con las decisiones arribadas de acuerdo con el párr. 4 de este artículo, la otra parte puede limitar, retener o revocar cualquier derecho o privilegio, que se haya otorgado en virtud del Convenio de Transporte Aéreo Comercial, a la parte o a la línea aérea designada, en falta.

Art. XVII.- Cualquiera de las partes contratantes puede, una vez en vigencia el Convenio de Transporte Aéreo Comercial, comunicar a la otra parte, por vía diplomática, su decisión de denuncia. Tal decisión será simultáneamente comunicada a la Organización de Aviación Civil Comercial (O.A.C.I.). El Convenio de Transporte Aéreo Comercial finalizará seis (6) meses después de la fecha de recepción de tal decisión por la otra parte, salvo que la comunicación de la denuncia sea retirada de común acuerdo, antes de la fecha de expiración de este período. En caso de no existir acuse de recibo de la notificación por la otra parte contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida dentro de los catorce (14) días después de la fecha de su recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art.

XVIII.- El Convenio de Transporte Aéreo Comercial y cualquier modificación serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional. Art. XIX.- En caso que entrara en vigor un Convenio General Multilateral sobre Transporte Aéreo, aceptado por ambas partes contratantes, sus disposiciones tendrán prioridad. Todas las consultas con el fin de determinar hasta qué punto el Convenio de Transporte Aéreo Comercial ha sido afectado por las disposiciones del Convenio Multilateral, se efectuarán conforme con lo establecido en los arts. XIV y XV. Art. XX.- Este Convenio de Transporte Aéreo Comercial se aplicará provisionalmente desde el momento de su firma y entrará en vigor en la fecha en que ambos Gobiernos se hayan comunicado, por nota diplomática, que se han cumplido los requisitos internos necesarios para su ratificación. Hecho en la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los ocho días del mes de mayo del año mil novecientos setenta y nueve, en dos ejemplares en los idiomas español, inglés y francés, todos igualmente auténticos y de un mismo tenor. Por el Gobierno de la República Argentina, Carlos W. Pastor, ministro de Relaciones Exteriores y Culto. Por el Gobierno de Canadá, Dwight W. Fulford, embajador. **ANEXO SECCIÓN I** El Gobierno de la República Argentina concede al Gobierno de Canadá el derecho a realizar, por intermedio de la empresa que éste haya designado, servicios aéreos en las rutas descriptas en la secc. II del plan de rutas y, recíprocamente, el Gobierno de Canadá concede al Gobierno de la República Argentina el mismo derecho en las rutas aéreas descriptas en la secc. I del mismo. **SECCIÓN II** Ambas partes contratantes se comprometen a conceder, en forma inmediata, el ejercicio de los derechos establecidos en el párr. 1 del art. III del convenio. **SECCIÓN III** 1. Las empresas designadas por cada parte contratante gozarán de oportunidades justas y equitativas para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el plan de rutas. 2. Al operar los servicios convenidos, la línea aérea designada por cada parte contratante tendrá en cuenta el interés de la línea aérea de la otra parte contratante, con el fin de no afectar indebidamente en todo o en parte, los servicios que esta última provee en su respectiva ruta. 3. Los servicios convenidos prestados por las líneas aéreas designadas por ambas partes contratantes guardarán prudente relación con las necesidades de transporte del público en las rutas establecidas y tendrán como objetivo primario la provisión, a racional factor de carga, de una capacidad adecuada que responda a los presentes y razonables futuros requerimientos de transporte de pasajeros, carga y correo entre los territorios de ambas partes, tomando en consideración los derechos de tráfico convenidos por las partes contratantes en puntos intermedios de la ruta. 4. Además las previsiones para el transporte de pasajeros, correo y carga embarcados y desembarcados en puntos de las rutas especificadas, en territorios de otros Estados que no sean los que designan la línea aérea, se efectuarán de acuerdo con el principio general que la capacidad estará relacionada con: a) Requerimientos prioritarios de tráfico desde y hacia el territorio de la parte contratante que ha designado la línea aérea; b) Requerimientos subsidiarios de tráfico del área a través de la cual la línea aérea pasa, después de tener en cuenta otros servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas de los Estados comprendidos en el área; y c) Los requerimientos complementarios de la operación total de la línea aérea. 5. La capacidad a ser provista en las rutas especificadas, es decir, frecuencia, tipo de aeronave, configuración y programación de servicios, será acordada entre las líneas aéreas designadas de acuerdo con los principios establecidos en esta sección y sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes. En ausencia de un acuerdo entre las líneas aéreas designadas, la cuestión será remitida a las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes, las que tratarán de resolverla de acuerdo con el procedimiento descripto en el art. XIV de este convenio. En ausencia de un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas la capacidad será mantenida -o reducida si así- correspondiera- al nivel acordado en el momento de la firma del Convenio de Transporte Aéreo. **SECCIÓN IV** 1. Las tarifas de cualquiera de los servicios acordados serán establecidas a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluidos costos de operación, razonables ganancias, diferenciales por conversión de moneda, características del servicio (tales como estandartes de velocidad y comodidades) y, donde se considere necesario, las tarifas de otras líneas aéreas para cualquier sector de la ruta en cuestión. 2. Las tarifas indicadas en el párr. 1 de esta sección se acordarán entre las líneas aéreas designadas por las partes contratantes; se llegará a tales acuerdos, siempre que sea posible, a través del procedimiento de establecimiento de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I.A.T.A.). Cada línea aérea designada será responsable de justificar y dar las razones de las tarifas acordadas sólo ante su propia autoridad gubernamental. 3. Las tarifas así acordadas serán sometidas a las autoridades competentes de ambas partes contratantes por lo menos cuarenta y cinco (45) días antes de la fecha en la que se pondrán en vigencia; en casos especiales un período más corto puede ser aceptado por las citadas autoridades. La aprobación o desaprobación de estas tarifas se hará de acuerdo con los procedimientos de las autoridades aeronáuticas de la parte contratante concernida. El período de tiempo para tal acción será de treinta (30) días desde la fecha de presentación de la tarifa a las autoridades aeronáuticas. En caso que un período más corto sea aceptado por las autoridades aeronáuticas para la presentación, ellas pueden acordar que el período para la notificación disminuya a menos de treinta (30) días. 4. Si no se pudiera establecer una tarifa de acuerdo con el procedimiento indicado en el párr. 2, o si durante el período aplicable según el párr. 3, una de las partes contratantes no aprobase la tarifa o informara que la desaprueba, las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes se esforzarán para determinar la tarifa mediante acuerdo entre ellas. 5. Si las autoridades

aeronáuticas no pudieran acordar en ninguna de las tarifas presentadas para su aprobación según los párrs. 3 o 4 de esta sección, la diferencia se arreglará de acuerdo con lo establecido en el art. XVI del convenio.6. a) No entrará en vigencia ninguna tarifa que no cuente con la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes, excepto bajo las previsiones del párr. 4 del art. XVI del convenio.b) Cuando las tarifas han sido acordadas según las previsiones de esta sección, dichas tarifas permanecerán en vigor hasta que nuevas tarifas hayan sido establecidas de acuerdo con las previsiones de esta sección o del art. XVI del convenio.7. Si las autoridades aeronáuticas de una de las partes contratantes no están satisfechas o desean revisar una tarifa establecida, notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante y las líneas aéreas designadas tratarán de llegar a un acuerdo. Si las líneas aéreas designadas no lo logran, se aplicará el procedimiento indicado en los párrs. 4 y 5.8. Las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes se esforzarán para asegurar que:(1) Las tarifas aplicadas y cobradas sean las tarifas probadas por ambas autoridades aeronáuticas, y(2) Ninguna línea aérea rebajará ninguna porción de dicha tarifa bajo ningún concepto, directa o indirectamente, incluido el pago de comisiones excesivas de venta a los agentes.

PLAN DE RUTASSección I: Ruta a ser operada por la línea aérea designada por la República Argentina

Puntos de origen Puntos intermedios Puntos en Canadá Argentina Río de Janeiro (Brasil) Montreal Miami (EE.UU.) Nueva York (EE.UU.)

Notas: 1. En la operación de los servicios convenidos, en la ruta establecida, la línea aérea designada por la República Argentina tendrá derecho a desembarcar y embarcar, en el punto determinado en territorio del Canadá, tráfico internacional de pasajeros, carga y correo procedente o destinado a la Argentina, así como también a las escalas intermedias establecidas (Nueva York-Miami y Río de Janeiro). 2. El ejercicio de los derechos de 5a. libertad entre Río de Janeiro y Montreal le será garantizado a la línea aérea designada por la Argentina por un período de tres (3) años, a partir de la fecha de firma del Convenio de Transporte Aéreo. Cuando una línea aérea canadiense sea designada para servir Río de Janeiro se efectuará la revisión de todos los derechos de 5a. libertad dentro de los seis (6) meses siguientes a esa designación. Si no se llegara a un acuerdo en los derechos de 5a. libertad en dicho período, todos los derechos de 5a. libertad otorgados les serán suspendidos a ambos transportadores (a) al final del período de seis (6) meses o (b) en la fecha en la que el transportador canadiense inicie las operaciones, tomando en cuenta la que ocurra en último término entre ambas situaciones, continuándose las negociaciones. Los derechos de 5a. libertad conferidos a cualquiera de las líneas aéreas designadas no serán suspendidos, en ningún caso, durante el período de tres (3) años al que se refiere el párr. 1 de esta nota. 3. La operación de la escala Nueva York es mandataria en los vuelos que transporten tráfico de 5a. libertad entre Miami y Montreal y constituirá parte integral de la revisión de los derechos de tráfico de 5a. libertad referidos en la nota 2, precedente.

Sección II: Ruta a ser operada por la línea aérea designada por Canadá

Puntos de origen Puntos intermedios Puntos en Argentina Canadá Lima (Perú) Buenos Aires Santiago (Chile) Dos puntos a ser designados por Canadá (excluidos el territorio de los Estados Unidos de América y las Islas Caribe)

Nota: En la operación de los servicios convenidos en la ruta establecida la línea aérea designada por Canadá tendrá derecho de desembarcar y embarcar en el punto de determinado en el territorio de la República Argentina, tráfico internacional de pasajeros, carga y correo procedente y con destino a Canadá, así como también a las escalas intermedias establecidas: Lima (Perú) - Santiago (Chile) y dos puntos más a ser designados por Canadá.

Notas generales aplicables al plan de rutas

- 1) La línea aérea designada por cada parte contratante tendrá derechos de tráfico en los puntos intermedios de las rutas establecidas.
- 2) El derecho de transportar tráfico con parada-estancia en los puntos intermedios de dichas rutas será ejercido siempre que el período cubierto por la parada-estancia no exceda quince (15) días salvo que las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes acuerden otros plazos.
- 3) Excepto en el caso previsto por la secc. I, cualquiera o todas las escalas intermedias de las rutas establecidas podrán, a opción de la línea aérea designada, ser omitidas, en alguno o en todos los vuelos, siempre que el punto de origen de la ruta quede en territorio de la parte contratante que designara a dicha línea aérea.
- 4) La línea aérea designada por cualquiera de las partes contratantes puede efectuar la ruptura de carga en los puntos intermedios de las rutas establecidas.
 - i) Las operaciones más allá del punto de ruptura de carga sean llevadas a cabo con una aeronave de menor capacidad, en dirección hacia el territorio de la otra parte contratante, o de mayor capacidad, en dirección hacia el propio territorio, que la de la aeronave que llega a dicho punto.
 - ii) Producida la ruptura de carga, la aeronave que continúa el servicio mantendrá el mismo número de vuelo.
- 5) Quedan autorizadas conexiones internas de la línea aérea en los puntos intermedios de las rutas autorizadas siempre que el pasajero permanezca en tránsito -salvo que el plan de rutas lo permita-, y que el tiempo previsto entre ambos vuelos conectados no exceda seis (6) horas.
- 6) La capacidad inicial permitida será de hasta dos (2) vuelos semanales con aeronaves Boeing 707, DC-8, o de tipo equivalente, para cada línea aérea.
- 7) Queda entendido que dos vuelos semanales operados con aviones de fuselaje angosto (Boeing 707 o DC-8 de cualquier tipo) equivalen a un vuelo semanal operado con avión de fuselaje ancho (Boeing 747; L1011 o DC-10, de cualquier tipo).