

## Legislación Nacional

11/08/2003LEY 23970CONVENIOS INTERNACIONALES DINAMARCA AERONAVEGACIÓN Transporte Aéreo Regular con Dinamarca. Aprobación sanc. 14/8/1991; promul. 4/9/1991; publ. 11/9/1991 El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso sancionan con fuerza de ley: Art. 1.– Apruébase el Acuerdo de Transporte Aéreo Regular entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Reino de Dinamarca, suscripto en Buenos Aires el 16 de junio de 1988, que consta de veinticinco (25) artículos y dos (2) anexos, cuya fotocopia autenticada en idioma español forma parte de la presente ley. Art. 2.– Las exenciones impositivas dispuestas en el acuerdo que se aprueba por la presente ley, incluirán los impuestos internos que gravaren los actos, hechos o actividades enunciados en dicho acuerdo. Art. 3.– Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional. Pierri – Menem – Estrada – Flombaum Anexo ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE DINAMARCA El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Reino de Dinamarca, 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, Deseando concluir un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios, **Acuerdan lo siguiente:** Art. 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 Dinamarca el Ministerio de Obras Públicas del Reino de Dinamarca y/o cualquier persona o ente autorizado para llevar a cabo cualquier función ejercida actualmente por el mencionado Ministerio de Obras Públicas 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 art. 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 suscripto en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado en el marco del art. 90 de ese convenio y cualquier enmienda al convenio o sus anexos, adoptados por las partes contratantes conforme a los arts. 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 art. 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 vinculadas con dicho transporte. Excluye precio y condiciones de cargo postal. Art. 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 aéreas 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 parágrafo 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. Art. 3.– Designación de línea aérea. 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 parágrafos 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. Art. 4.– Revocación, suspensión 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 art. 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. Art. 5.– Representación de las empresas aéreas.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 partes contratantes brindará toda la asistencia y facilidades necesarias a las citadas oficinas. Art. 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 otorgadas a sus propios nacionales o convalidados por otro Estado. Art. 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 art. 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. Art. 8.– Aplicación 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. Art. 9.– Exención 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, abastecimiento 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 abordaje, 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; aun 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 abordaje 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.

Art. 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 un acuerdo especial, dicho acuerdo se aplicará.

Art. 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 setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de setiembre 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 normal 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.

Art. 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.

Art. 13.– Condiciones de operación de servicios aéreos.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.

Art. 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.

Art. 15.– Aprobación 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.

Art. 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 (I.A.T.A.) 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 noventa (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 previo 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 aeronáuticas de otro Estado cuyo consejo aquéllas 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 párrafo 3 de este artículo, o sobre la determinación de cualquier tarifa en base al párrafo 5 del presente artículo, la controversia deberá resolverse de conformidad con las disposiciones del art. 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. Art. 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 art. 9 del convenio. Art. 18.– Intercambio estadístico. 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 y 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. Art. 19.– Infracciones de las empresas aéreas 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. Art. 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, no 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. Art. 21.– Solución 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 (O.A.C.I.) 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.Art. 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.Art. 23.– Registro del acuerdo. El presente acuerdo y cualquier modificación al mismo será registrado ante la Organización de Aviación Civil Internacional.Art. 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 Copenhague.2. Sin perjuicio de ello, las disposiciones del presente acuerdo y sus anexos se aplicarán provisionalmente a partir de su firma.Art. 25.– Terminación. 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 fue 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 dieciséis días del mes de junio del año mil novecientos ochenta y ocho, en dos originales cada uno de ellos en los idiomas español, danés e inglés. En caso de divergencia prevalecerá el texto inglés.Anexo IPLAN DE RUTASRutas a ser operadas en ambas direcciones por la línea aérea designada por el Gobierno del Reino de Dinamarca: Punto en Dinamarca Puntos intermedios Punto en Argentina Puntos más allá Copenhague Lisboa Buenos Aires Santiago de Chile Un punto en África Montevideo Río de Janeiro San Pablo Montevideo La línea aérea designada por el Reino de Dinamarca 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 Dinamarca.Nada impedirá a la línea aérea designada por el Reino de Dinamarca 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 IIPLAN DE RUTASRutas 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 Dinamarca Puntos más allá Buenos Aires San Pablo Copenhague a ser acordado Río de Janeiro Un punto en África 2 puntos en Europa (\*) a ser acordados (\*) Excepto en Noruega y Suecia.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 continuación de que no se ejerzan derechos comerciales entre estos puntos y los puntos en el territorio de la otra parte contratante.