

26. 04. 91

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 18. September 1985
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Argentinischen Republik über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

Der internationale Fluglinienverkehr ist deutschen Luftverkehrsunternehmen grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen oder überflogen werden sollen, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Argentinische Republik und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit).

Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus.

Fristablauf: 07. 06. 91

26. 04. 91

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 18. September 1985
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Argentinischen Republik über den Luftverkehr**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 971 05 – Lu 62/91

Bonn, den 26. April 1991

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 18. September 1985
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Argentinischen Republik über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

Fristablauf: 07. 06. 91

Entwurf**Gesetz****zu dem Abkommen vom 18. September 1985
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Argentinischen Republik
über den Luftverkehr**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates
das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 18. September 1985 unterzeichneten
Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Argentinischen Republik über den Luftverkehr wird
zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffent-
licht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung
in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem
Artikel XX Absatz 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetz-
blatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz**Zu Artikel 1**

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des
Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände
der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105
Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und
Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel VI
Abs. 2 bis 5 des Abkommens vorgesehenen Vergünsti-
gungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer be-
rühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teil-
weise zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erforder-
nis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen
nach seinem Artikel XX Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundes-
gesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Aus-
führung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf
das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucher-
preisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen tech-
nischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grund-
lage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestim-
mungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren
Höhe regelt.

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Argentinischen Republik
über den Luftverkehr

Acuerdo
entre la República Argentina
y la República Federal de Alemania
sobre Transportes Aéreos

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Argentinische Republik –

die dem Abkommen von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 beigetreten sind,

in der Erwägung, daß der Luftverkehr die gegenseitige Annäherung unter den Völkern durch schnelle Verbindungen erleichtert,

daß es zweckmäßig erscheint, den Luftverkehr zwischen den Vertragsparteien in sicherer, geordneter und wirtschaftlicher Weise aufzubauen und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiete nach Möglichkeit zu fördern,

in dem Wunsche, den Luftverkehr, der beide Vertragsparteien miteinander verbindet, zu regeln –

haben folgendes vereinbart:

Artikel I

Im Sinne dieses Abkommens und sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, haben die folgenden Begriffe die nachfolgende Bedeutung:

- (1) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Argentinische Republik das Ministerium für Öffentliche Arbeiten und Dienstleistungen – Sekretariat für Verkehr – Nationaldirektion für gewerbliche Luftfahrt oder jede Stelle, die zur Ausübung der gegenwärtig diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- (2) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs bestimmt hat und dessen Bezeichnung gemäß Artikel III den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich mitgeteilt worden ist;
- (3) „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“, die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 in seiner jeweils gültigen Fassung festgelegten Begriffe;
- (4) „Verkehrsbedarf“ die im Einvernehmen zwischen beiden Vertragsparteien für einen bestimmten Zeitabschnitt berechnete Verkehrsnachfrage für Fluggäste, Fracht und Post zwischen den beiden Endpunkten einer Fluglinie zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien;

La República Argentina

y

la República Federal de Alemania –

las que se encuentran adheridas a la Convención de Aviación Civil Internacional concluida en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Considerando: Que el transporte aéreo facilita el acercamiento recíproco entre los pueblos mediante comunicaciones rápidas,

Que parece conveniente desarrollar los servicios de transporte aéreo entre las Partes Contratantes en una forma segura, ordenada y económica y fomentar, en lo posible, la cooperación internacional en este campo,

En el deseo de regular el transporte aéreo que vincula a ambas Partes Contratantes –

han convenido lo siguiente:

Artículo I

A los efectos del presente Acuerdo, salvo mención expresa en contrario, el sentido de los siguientes términos es el que a continuación se indica:

- (1) «Autoridad Aeronáutica» con referencia a la República Federal de Alemania el Ministro Federal de Transportes, con referencia a la República Argentina el Ministerio de Obras y Servicios Públicos – Secretaría de Transporte – Dirección Nacional de Transporte Aéreo Comercial, o cualquier organismo autorizado para cumplir las funciones ejercidas actualmente por éste;
- (2) “Empresa designada” cualquier empresa de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes haya designado para explotar el servicio aéreo acordado y cuya designación, de conformidad con el artículo III, sea comunicada por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante;
- (3) “Territorio”, “Servicio aéreo”, “Servicio aéreo internacional” y “Escala para fines no comerciales”, tienen la acepción fijada en los artículos 2 y 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, en su respectiva redacción vigente;
- (4) “Necesidades de tráfico”, la demanda de tráfico de pasajeros, carga y correo, entre los dos puntos extremos de una ruta entre los territorios de las dos Partes Contratantes, calculada en un tiempo dado, de común acuerdo entre ambas Partes Contratantes;

- (5) „Ladefähigkeit eines Luftfahrzeuges“ die gewerbliche Fracht eines Luftfahrzeuges, ausgedrückt in der Anzahl belegbarer Plätze für Fluggäste und in zulässigem Gewicht für Güter und Post, die zwischen dem Abgangsort und dem Bestimmungsort der Fluglinie, auf der das Luftfahrzeug zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien verkehrt, befördert werden kann;
- (6) „Beförderungsangebot“ die Summe der Ladefähigkeiten der Luftfahrzeuge, die im vereinbarten Fluglinienverkehr verwendet werden, multipliziert mit der Frequenz, mit der diese Luftfahrzeuge während eines bestimmten Zeitabschnitts verkehren;
- (7) „Fluglinie“ den vorgezeichneten Flugweg, den ein im Fluglinienverkehr für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gütern und Post eingesetztes Luftfahrzeug einhalten muß;
- (8) „deutsch-argentinischer Verkehr“ den Luftverkehr, der seinen Ursprung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei und seinen endgültigen Bestimmungsort im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei hat und der von den Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien oder ausländischen Unternehmen betrieben wird;
- (9) „regionaler Luftverkehr“ jenen Luftverkehr, der vom Hoheitsgebiet einer Vertragspartei ausgeht und im Hoheitsgebiet eines angrenzenden Staates endet.
- (5) „Capacidad de una aeronave“, la carga comercial de una aeronave expresada en número de asientos para pasajeros y en peso para mercancías y correo, que se admita ocupar y pueda transportarse entre el punto de origen y el punto de destino de la ruta a la cual la aeronave está afectada, entre los territorios de las Partes Contratantes;
- (6) „Capacidad de transporte ofrecida“, el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un periodo dado;
- (7) „Ruta aérea“, el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave afectada a un servicio aéreo regular, para el transporte público de pasajeros, mercancías y correo;
- (8) „Tráfico alemán-argentino“, es el que tiene su origen en el territorio de una de las Partes Contratantes y su destino final en el territorio de la otra Parte Contratante y que es ejecutado por empresas de transportes aéreos de las Partes Contratantes o por empresas extranjeras;
- (9) „Tráfico regional“, aquel tráfico aéreo que parte del territorio de una Parte Contratante y termina en el territorio de un Estado limítrofe.

Artikel II

(1) Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen umschriebenen Rechte für die Errichtung des vereinbarten internationalen Fluglinienverkehrs.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist, ohne daß das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Binnenverkehr durchführen darf.

(3) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen und
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen.

(4) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei unter den in Artikel XI festgelegten Bedingungen außerdem das Recht, an den Punkten, die in dem nach Absatz 2 vereinbarten Fluglinienplan aufgeführt sind, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

Artikel III

(1) Der internationale Fluglinienverkehr kann auf jeder nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linie unverzüglich aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel II Absätze 3 und 4 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet und dies der anderen Vertragspartei schriftlich mitgeteilt hat,
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, wird vorbehaltlich des Artikels IV Absätze 1 und 2 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen, unbeschadet des Rechts jeder der Vertragsparteien, nach ihren gewöhnlich bei der Genehmigungserteilung angewandten nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften die Eignung der bezeichneten Unternehmen zu prüfen.

Artículo II

(1) Las Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos descritos en el presente Acuerdo, para el establecimiento de los servicios aéreos internacionales acordados.

(2) Las rutas en las cuales las empresas designadas de ambas Partes Contratantes pueden explotar servicios aéreos internacionales, serán determinadas en el plan de rutas que será convenido por intercambio de notas diplomáticas sin que la empresa designada de una Parte Contratante pueda hacer cabotaje en el territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, para la ejecución de los servicios aéreos internacionales por medio de las empresas designadas, en las rutas establecidas según el inciso 2:

- a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar, y
- b) el derecho de aterrizar en su territorio para fines no comerciales.

(4) Cada Parte Contratante concede además a la otra Parte Contratante, en las condiciones establecidas en el artículo XI, el derecho de desembarcar y embarcar pasajeros, correo y carga, en los puntos indicados en el plan de rutas convenido según el inciso 2.

Artículo III

(1) El servicio aéreo internacional puede ser iniciado inmediatamente, en cualquiera de las rutas fijadas según el artículo II inciso 2, cuando

- a) la Parte Contratante a la cual le han sido concedidos los derechos especificados en el artículo II, incisos 3 y 4, haya designado una o varias empresas, notificándolo por escrito a la otra Parte Contratante, y
- b) la Parte Contratante que concede estos derechos haya otorgado a la o las empresas designadas, la autorización para iniciar el servicio aéreo internacional.

(2) La Parte Contratante que otorga estos derechos, concederá sin demora la autorización para la explotación de los servicios aéreos internacionales, bajo reserva de lo dispuesto en el artículo IV, incisos 1 y 2, y sin perjuicio del derecho de cada una de las Partes Contratantes de comprobar la calificación de las empresas designadas, de acuerdo con sus leyes y otros reglamentos nacionales normalmente aplicados para acordar la autorización.

Artikel IV

(1) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsermächtigung nach Artikel III für ein von der anderen Vertragspartei bezeichnetes Luftfahrtunternehmen zu verweigern oder zu widerrufen, falls dieses Unternehmen auf Verlangen nicht in der Lage sein sollte nachzuweisen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Unternehmens Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

(2) Von dem gleichen Recht kann Gebrauch gemacht werden, falls ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Nachweis zu erbringen, daß es den Erfordernissen entsprechen kann, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs oder durch dieses Abkommen vorgeschrieben sind, oder es unterläßt, die vorstehenden Vorschriften zu beachten.

(3) Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsermächtigung wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze und sonstige Vorschriften eine Einstellung des Betriebs oder Auflagen unmittelbar erforderlich sind.

Artikel V

Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an die Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels III zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel VI

Der Vermeidung diskriminierender Maßnahmen und der Wahrung des Grundsatzes der Gleichbehandlung dienen folgende Bestimmungen:

- (1) Die Gebühren, die jede Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und für andere Erleichterungen auferlegt oder auferlegen läßt, werden nicht höher sein als diejenigen, welche die eigenen Unternehmen, die ähnliche internationale Fluglinien betreiben, für die Benutzung der genannten Flughäfen und sonstige Erleichterungen zu entrichten haben.
- (2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die zum ausschließlichen Gebrauch durch Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzt sind, verwendet und durch diese Unternehmen oder für deren Rechnung in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder in diesem Hoheitsgebiet für den Gebrauch durch die Luftfahrzeuge dieser Unternehmen an Bord genommen werden, werden seitens der letztgenannten Vertragspartei bezüglich der Zoll- und Inspektionsgebühren oder anderen Abgaben, die den auf ähnlichen internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeugen auferlegt sind, die gleiche Behandlung erhalten, wie sie sie ihren eigenen Luftfahrzeugen gewährt. Belastet eine Vertragspartei die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen mit Zöllen und anderen Abgaben für die oben genannten Waren, so ist die letztgenannte Partei berechtigt, in bezug auf die vorgenannten Waren die gleichen Abgaben zu erheben.
- (3) Die auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge einer Vertragspartei sowie Treibstoffe, Schmiermittel, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, welche in diesen Luftfahrzeugen unter Zollüberwachung verbleiben, sind im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Inspektionsgebühren und allen anderen Abgaben selbst dann befreit, wenn die genannten Vorräte auf Flügen über diesem Hoheitsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

Artículo IV

(1) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante la autorización de explotación prevista en el artículo III si dicha empresa fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte esencial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa, corresponden a nacionales o corporaciones de la otra Parte Contratante, o a esta misma.

(2) Se podrá hacer uso del mismo derecho cuando una empresa aérea designada por una de las Partes Contratantes no esté en condiciones de probar que puede cumplir con las exigencias prescritas por las leyes y otras disposiciones de la Parte Contratante precitada para la ejecución del servicio aéreo internacional, o las exigencias prescritas por el presente Acuerdo, o cuando deje de cumplir las disposiciones anteriormente mencionadas.

(3) El derecho de revocar la autorización de explotación sólo será utilizado por cada Parte Contratante después de una consulta, a menos que, para evitar otras violaciones a las leyes y otras disposiciones, sea necesario interrumpir o condicionar la explotación del servicio en forma inmediata.

Artículo V

Cada Parte Contratante tiene el derecho de reemplazar una empresa designada por ella, mediante comunicación escrita a la otra Parte Contratante, bajo las condiciones del artículo III. La nueva empresa designada goza de los mismos derechos y está sujeta a las mismas obligaciones que la empresa cuyo lugar pasa a ocupar.

Artículo VI

A fin de evitar toda medida discriminatoria y respetar el principio de igualdad de tratamiento, se conviene lo siguiente:

- (1) Las tasas que cada Parte Contratante imponga o permita imponer por la utilización de los aeropuertos y de otras facilidades a las empresas designadas por la otra Parte Contratante, no serán superiores a las que se paguen por la utilización de dichos aeropuertos y facilidades por las empresas nacionales que exploten servicios internacionales similares.
- (2) Los combustibles, aceites lubricantes, repuestos, y el equipo normal designados exclusivamente al uso de las aeronaves que utilicen las empresas designadas por una de las Partes Contratantes e introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante por esas empresas o por su cuenta, o puestos a bordo en dicho territorio para ser utilizados por aeronaves de dichas empresas, gozarán de parte de esta última Parte Contratante de un tratamiento igual al que ella aplica a sus aeronaves nacionales, en lo que concierne a los derechos de aduana, gastos de inspección u otros derechos fiscales que graven a las aeronaves afectadas a servicios internacionales similares. Si una Parte Contratante aplica a las empresas designadas por la otra Parte Contratante derechos de aduanas y otros derechos fiscales sobre las mercaderías anteriormente referidas, esta última Parte Contratante tiene el derecho de imponer los mismos gravámenes con relación a las precitadas mercaderías.
- (3) Las aeronaves de una Parte Contratante afectadas a los servicios acordados, así como los combustibles, los aceites lubricantes, los repuestos, el equipo normal y las provisiones de a bordo que permanezcan en dichos aparatos, bajo vigilancia aduanera, serán eximidos, en el territorio de la otra Parte Contratante, de derechos de aduana, gastos de inspección y todos los demás derechos fiscales, aun cuando dichas provisiones sean empleadas o consumidas durante los vuelos efectuados sobre dicho territorio.

- (4) Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Einbau und zur Verwendung in den Luftfahrzeugen der von ihnen bezeichneten Unternehmen eingeführt werden, werden abgabenfrei zugelassen, jedoch den Bestimmungen der Vertragspartei unterworfen, in deren Hoheitsgebiet sie eingeführt worden sind. Diese kann verlangen, daß die erwähnten Gegenstände unter Zollüberwachung verbleiben.
- (5) Die unter den Absätzen 3 und 4 erwähnten Gegenstände, welche unter die in dieser Bestimmung vorgesehene Befreiung fallen, dürfen aus Luftfahrzeugen der einen Vertragspartei nicht ohne Einwilligung der Zollbehörden der anderen Vertragspartei ausgeladen werden. Bis zur Wiederausfuhr oder Benutzung bleiben diese Gegenstände der zollamtlichen Kontrolle der anderen Vertragspartei unterworfen, ohne daß jedoch die Verfügbarkeit über sie davon berührt wird.
- (6) Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die die Kosten überschießenden Einnahmen, die dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post erzielt hat, zu transferieren.
- (4) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de cada una de las Partes Contratantes, para la instalación o uso en las aeronaves de sus empresas designadas, se admitirán libres de derechos, pero sujetos a la aplicación de los reglamentos de la Parte Contratante en cuyo territorio se han introducido. Esta última podrá exigir que dichos efectos permanezcan bajo vigilancia aduanera.
- (5) Los objetos mencionados en los incisos 3 y 4 precedentes y que gocen de la exención prevista en dicha disposición no podrán ser descargados de las aeronaves de una Parte Contratante sin la aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Hasta que sean reexportados o utilizados, esos objetos quedarán sometidos al control aduanero de la otra Parte Contratante pero sin que su disponibilidad sea afectada.
- (6) Cada Parte Contratante concederá a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, el derecho de transferir los excedentes de los ingresos descontados los gastos, ganados por la línea aérea en el territorio de la primera Parte Contratante en relación con el transporte de pasajeros y carga y correos.

Artikel VII

Von einer Vertragspartei ausgestellte oder als gültig anerkannte Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine werden von der anderen Vertragspartei für die Zeit ihrer Gültigkeit für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, ihren eigenen Staatsangehörigen durch die andere Vertragspartei oder einen dritten Staat ausgestellte Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine nicht für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet anzuerkennen.

Artikel VIII

(1) Im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei finden auf die Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen die Gesetze und die sonstigen Vorschriften über den Einflug, Aufenthalt und Ausflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge nach, in oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder über deren Betrieb, Führung und Navigation Anwendung.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften, die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise der von Luftfahrzeugen beförderten Fluggäste, Besatzungen oder Waren regeln, wie z. B. die Vorschriften über polizeiliche Formalitäten, Zulassung, Einwanderung, Abfertigung, Pässe, Zoll und Quarantäne, finden Anwendung auf die Fluggäste, Besatzungen und Waren an Bord der den vereinbarten Fluglinienverkehr betreibenden Luftfahrzeuge.

(3) Fluggäste, die das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei durchreisen, sind einer vereinfachten Kontrolle unterworfen. Gepäck und Waren an Bord von Luftfahrzeugen einer Vertragspartei sind im direkten Durchreiseverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Inspektions- und ähnlichen Gebühren befreit.

Artikel IX

Die Flughafenbehörden, die Zoll-, Einwanderungs-, Polizei- und Gesundheitsbehörden der Vertragsparteien verfahren bei der Anwendung der Bestimmungen der vorstehenden Artikel VI und VIII auf die einfachste und schnellste Weise, um jede Verspätung der für den vereinbarten Fluglinienverkehr bestimmten Luftfahrzeuge zu vermeiden. Die genannten Behörden nehmen auf diese Erwägungen bei der Ausarbeitung und Anwendung ihre Vorschriften Rücksicht.

Artículo VII

Los certificados de navegabilidad, de idoneidad, y las licencias otorgadas o validadas por una Parte Contratante durante el período en que estén en vigor serán reconocidos por la otra Parte Contratante a los efectos de la explotación de los servicios aéreos acordados. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho, en lo que respecta a la circulación sobre su propio territorio, de no reconocer los certificados de idoneidad y las licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

Artículo VIII

(1) En el territorio de cada una de las Partes Contratantes se aplicarán a las aeronaves de las empresas designadas por la otra Parte Contratante, las leyes y otros reglamentos relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves afectadas a la navegación aérea internacional, o a la explotación, maniobra y navegación de las mismas.

(2) Las leyes y otros reglamentos que en el territorio de cada Parte Contratante rigen la entrada, permanencia y salida de los pasajeros, tripulación o mercancía transportadas por las aeronaves, tales como p.ej. los relativos a las formalidades de policía, admisión, inmigración, despacho, pasaporte, aduana y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulación y mercancía que se hallen a bordo de las aeronaves destinadas a la explotación de los servicios aéreos acordados.

(3) Los pasajeros en tránsito por el territorio de una Parte Contratante serán sometidos a un control simplificado. Los equipajes y mercancías en tránsito directo que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, estarán exentos, en el territorio de la otra Parte Contratante, de derechos de aduana, gastos de inspección y tasas similares.

Artículo IX

Las autoridades de los aeropuertos, así como las autoridades aduaneras, de inmigración, policía y sanidad de las Partes Contratantes aplicarán en la forma más simple y rápida las disposiciones establecidas en los artículos VI y VIII precedentes, a fin de evitar toda demora de las aeronaves destinadas a la explotación de los servicios aéreos acordados. Las autoridades mencionadas tendrán en cuenta estas consideraciones en la elaboración y ejecución de sus reglamentos.

Artikel X

Die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen müssen eine gesetzliche Vertretung mit hinreichenden Vollmachten haben, um vor den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei für die diesen Unternehmen aus ihrer Tätigkeit entstehenden Verpflichtungen einstehen zu können.

Artikel XI

(1) Die bezeichneten Unternehmen genießen eine gerechte und billige Behandlung, damit sie für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten gleicher Möglichkeiten teilhaftig werden.

(2) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei nehmen Rücksicht auf die beiderseitigen Interessen an ihren gemeinsamen Strecken, damit ihre jeweiligen Verkehre nicht ungebührlich beeinträchtigt werden.

(3) Das gesamte Beförderungsangebot der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien innerhalb des vereinbarten Verkehrs ist von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vor Aufnahme des Verkehrs und nachher auf Grund des voraussichtlichen Verkehrsbedarfs zu vereinbaren oder zu genehmigen; der vereinbarte Verkehr, den die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien anbieten sollen, soll vor allem dazu dienen, ein ausreichendes Beförderungsangebot zu vernünftigen Ladefaktoren bereitzustellen, um dem Verkehrsbedarf auf den festgelegten Linien und insbesondere zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien gerecht zu werden; jede Vertragspartei gibt den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien gerechte und gleiche Möglichkeiten zum Betrieb des vereinbarten Verkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten, so daß Gleichheit und gegenseitiger Nutzen dadurch gewahrt sind, daß das gesamte Beförderungsangebot zwischen den beiden Vertragsparteien grundsätzlich zu gleichen Teilen aufgeteilt wird; erzielen die Vertragsparteien bei der Neufestsetzung keine Übereinstimmung über das im vereinbarten Verkehr bereitzustellende Beförderungsangebot, darf das von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bereitgestellte Beförderungsangebot nicht das vorher vereinbarte Gesamtangebot einschließlich der saisonbedingten Fluktuationen übersteigen.

(4) Im Rahmen und in Ergänzung des nach Absatz 3 bereitgestellten Beförderungsangebotes kann das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen den Verkehrsbedarf befriedigen, der sich zwischen den Hoheitsgebieten von dritten Staaten, die auf den vereinbarten Linien liegen, und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ergibt.

(5) Zusätzlich zum Beförderungsangebot nach Absatz 3 kann ein Ergänzungsangebot bereitgestellt werden, sooft es der Verkehrsbedarf der von der Linie bedienten Länder rechtfertigt; werden dadurch die Interessen einer Vertragspartei berührt, so findet auf Verlangen einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel XIV statt.

(6) In Anwendung der Absätze 3, 4 und 5 ist die Förderung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs ein fundamentales und vorrangiges Recht der Länder, die auf den vereinbarten Linien liegen.

(7) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einem regelmäßigen Informationsaustausch mit dem Ziel festzustellen, inwieweit das bezeichnete argentinische und das bezeichnete deutsche Luftfahrtunternehmen die Bestimmungen dieses Artikels anwenden, und sich zu vergewissern, daß die Interessen ihres örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs sowie ihres Langstreckenverkehrs nicht beeinträchtigt werden; werden nach Ansicht einer Vertragspartei ihre Interessen berührt, so findet auf Verlangen dieser Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel XIV statt.

Artículo X

Las empresas designadas por cada Parte Contratante deberán tener una representación legal, provista de poderes suficientes para responder ante las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, de las obligaciones a las que dichas empresas están sujetas en razón de su actividad.

Artículo XI

(1) Las empresas designadas gozarán de un tratamiento justo y equitativo a fin de beneficiarse con posibilidades iguales para la explotación de los servicios acordados entre los respectivos territorios.

(2) Las empresas designadas por cada una de las Partes Contratantes tomarán en consideración los intereses mutuos en sus recorridos comunes, a fin de no afectar indebidamente sus respectivos servicios.

(3) La capacidad total que deberán ofrecer las empresas designadas de las Partes Contratantes en los servicios acordados, será la acordada o aprobada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes antes del comienzo del servicio y, posteriormente, en función de las exigencias del tráfico previstas; los servicios acordados que deberán ofrecer las empresas designadas de las Partes Contratantes tendrán como objetivo primordial el suministro de capacidad suficiente, según coeficientes de carga razonables, para satisfacer las necesidades de tráfico sobre las rutas especificadas y en particular entre los territorios de ambas Partes Contratantes; cada Parte Contratante concederá justa e igual oportunidad a las empresas designadas de ambas Partes Contratantes para explotar los servicios acordados entre sus respectivos territorios de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo mediante la distribución por partes iguales, en principio, de la capacidad total entre las dos Partes Contratantes; en el caso de que al revisarla, las Partes Contratantes no lleguen a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios acordados, la capacidad que podrá ser ofrecida por las empresas designadas de las Partes Contratantes no excederá de la capacidad total, comprendidas las fluctuaciones estacionales, anteriormente acordada.

(4) Dentro del límite de la capacidad puesta en servicio de acuerdo con el inciso 3 precedente y a título complementario de aquella, la empresa designada por una de las Partes Contratantes podrá satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de los terceros Estados situados sobre las rutas convenidas y el territorio de la otra Parte Contratante.

(5) Una capacidad adicional subsidiaria podrá ser provista accesoriamente en más de la referida en el inciso 3, cada vez que lo justificaren las necesidades de tráfico de los países servidos por la ruta; en el caso de que sean afectados por ello los intereses de una Parte Contratante, se efectuará a pedido de una Parte Contratante un intercambio de opiniones conforme a lo establecido en el artículo XIV.

(6) A los fines de la aplicación de los incisos 3, 4 y 5 precedentes, el desarrollo de los servicios locales y regionales constituye un derecho fundamental y primordial de los países interesados, ubicados a lo largo de las rutas convenidas.

(7) Las Partes Contratantes se comprometen a efectuar un intercambio de información periódico con la idea de saber hasta qué punto las empresas designadas argentina y alemana aplican las disposiciones del presente artículo y de asegurarse que los intereses de sus servicios locales y regionales así como sus servicios de largo recorrido no sufran perjuicios; en el caso de que a criterio de una de las Partes Contratantes se vieran afectados sus intereses, se efectuará un intercambio de opinión a pedido de esta Parte Contratante y de acuerdo con lo establecido en el artículo XIV.

Artikel XII

(1) Die Tarife sind unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs der bezeichneten Unternehmen, normaler Gewinne und der besonderen Gegebenheiten des Fluglinienverkehrs angemessen festzusetzen. Hierbei ist den Grundsätzen Rechnung zu tragen, die im internationalen Luftverkehr maßgebend sind.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den jeweiligen bezeichneten Luftfahrtunternehmen vereinbart. Hierbei lassen sich die bezeichneten Luftfahrtunternehmen von den Vereinbarungen des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) leiten oder die bezeichneten Luftfahrtunternehmen verständigen sich, wenn möglich, direkt untereinander nach Konsultation mit den Luftfahrtunternehmen der Drittländer, die dieselben Linien ganz oder teilweise befliegen.

(3) Diese Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten der Tarife zur Genehmigung vorgelegt; diese Frist kann verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien dies vereinbaren. Ist zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nicht zustande gekommen oder erklärt sich eine Luftfahrtbehörde mit den ihr vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien sie gemeinsam festsetzen. Bis zu dieser Vereinbarung bleiben bestehende Tarife in Kraft. Können die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nicht zu einer Vereinbarung gelangen, so wird gemäß Artikel XV Absatz 1 verfahren.

(4) Die Tarife, die an den Zwischenlandepunkten einer Linie für den aufgenommenen oder abgesetzten Verkehr erhoben werden, dürfen die Tarife nicht unterbieten, die für denselben Verkehr im örtlichen oder regionalen Fluglinienverkehr der Vertragspartei auf der entsprechenden Teilstrecke gelten.

(5) Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien bemühen sich sicherzustellen, daß

- a) die geltenden und erhobenen Tarife von den beiden Luftfahrtbehörden genehmigt sind und
- b) unter keinen Umständen ein Luftfahrtunternehmen direkt oder indirekt einen Teil dieses Tarifs herabsetzt, auch nicht durch die Zahlung übermäßiger Provisionen an die Verkaufsagenten.

Artikel XIII

(1) Nach Inkrafttreten dieses Abkommens teilen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander so bald wie möglich mit, welche Ermächtigungen für den ganzen oder teilweisen Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs sie ihren eigenen Luftfahrtunternehmen erteilt haben. Diese Mitteilungen umfassen insbesondere Abschriften der erteilten Ermächtigungen, ihre etwaigen Änderungen und sonstige Unterlagen.

(2) Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien teilen einander mindestens dreißig (30) Tage vor Inbetriebnahme ihres jeweiligen Fluglinienverkehrs die Frequenzen, die Flugstrecken und das Luftfahrzeugmuster, das verwendet werden soll, zwecks Genehmigung mit. Etwaige Änderungen dieser Angaben sind ebenfalls mitzuteilen.

(3) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor Inbetriebnahme ihres jeweiligen Fluglinienverkehrs die Luftfahrzeugmuster, die verwendet werden sollen, und die Flugpläne mit. Etwaige Änderungen dieser Angaben sind ebenfalls mitzuteilen.

(4) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle statistischen Unterlagen und sonstigen Informationen zur Verfügung stellen, die für die Bestimmung des Umfangs, der wirk-

Artículo XII

(1) Las tarifas deben ser fijadas adecuadamente, teniendo en consideración la economía de la explotación de las empresas designadas, beneficios normales y las características especiales de los servicios aéreos. Para ello se deberán considerar los principios básicos que rigen en el transporte aéreo internacional.

(2) Las tarifas serán fijadas, si es posible, para cada ruta mediante acuerdo entre las respectivas empresas designadas. Con este fin las empresas designadas se regirán por los acuerdos adoptados en el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, de ser posible, las empresas designadas se entenderán directamente entre sí previa consulta con las empresas de transporte aéreo de terceros países que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) Dichas tarifas deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha que se propone para entrar en vigor; este período de treinta (30) días podrá disminuirse cuando así lo convengan las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes. En el caso en que entre las empresas designadas no haya habido coincidencia, o que una Autoridad Aeronáutica desaprobe las tarifas presentadas, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes deberán fijarlas conjuntamente. Las tarifas existentes seguirán en vigor hasta que se llegue al mencionado acuerdo. Cuando las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes no puedan llegar a un acuerdo, se seguirá el procedimiento prescrito en el artículo XV inciso 1.

(4) Las tarifas que se cobren por tráfico embarcado o desembarcado en las escalas de una ruta, no pueden ser inferiores a las tarifas que por el mismo tráfico sean aplicadas por los servicios regionales o locales de la Parte Contratante en el correspondiente sector de la ruta.

(5) Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán para asegurar que:

- a) las tarifas aplicadas y cobradas sean las tarifas aprobadas por ambas Autoridades Aeronáuticas, y
- b) ninguna empresa designada rebajará ninguna porción de dicha tarifa bajo ningún concepto, directa o indirectamente, incluido el pago de comisiones excesivas de venta a los agentes.

Artículo XIII

(1) A partir de la fecha de vigencia del presente Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán lo más rápidamente posible las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias empresas de transporte aéreo, para explotar todo o parte de los servicios acordados. Dichas informaciones consistirán particularmente en copia de las autorizaciones acordadas, de sus modificaciones eventuales y demás documentos.

(2) Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán por lo menos treinta (30) días antes de la puesta en explotación efectiva de sus respectivos servicios, a los fines de su aprobación, las frecuencias e itinerarios y tipo de aeronave a utilizar. Deberán también comunicarse las modificaciones eventuales de dichos datos.

(3) Las empresas designadas deberán comunicar a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la inauguración de los servicios respectivos, los tipos de aeronaves que se utilizarán y los horarios. Deberán también comunicar las modificaciones eventuales de dichos datos.

(4) La Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante deberá proporcionar a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, cuando ella lo solicite, todos los datos y otros informes estadísticos necesarios para determinar el volumen, así como

lichen Herkunft und des endgültigen Bestimmungsortes des Verkehrs erforderlich sind, damit diese das Beförderungsangebot aller bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien feststellen kann; es ist davon auszugehen, daß der genannte Austausch im Rahmen der Möglichkeiten der Vertragsparteien und nach Maßgabe ihrer gesetzlichen Bestimmungen vorzunehmen ist.

(5) Verstöße des Personals der von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmen gegen die Vorschriften für die Luftfahrt sind den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei durch die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Verstoß begangen wurde, anzuzeigen. Handelt es sich um einen schweren Verstoß, so sind die genannten Behörden berechtigt, entsprechende Maßnahmen zu verlangen.

Artikel XIV

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien kann jederzeit ein Meinungsaustausch stattfinden, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel XV

(1) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel XIV ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Der Antrag auf Einleitung einer Konsultation berührt nicht den zwingenden Charakter von Verwaltungsmaßnahmen, die die andere Vertragspartei in Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens getroffen hat oder treffen wird; dessen ungeachtet verpflichten sich die Vertragsparteien, sich vorläufigen Maßnahmen oder Entscheidungen, die das Schiedsgericht nach Artikel XVI Absatz 4 treffen kann, zu unterwerfen.

Artikel XVI

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel XV beigelegt werden kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei einen Schiedsrichter bestellt und beide Schiedsrichter sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Schiedsrichter sind innerhalb von sechzig (60) Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig (90) Tagen zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll sein Vertreter im Amt die entsprechenden Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit und regelt sein Verfahren selbst. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Schiedsrichters; die Kosten des Obmanns sowie die sonsti-

también la procedencia real y destino final del tráfico, para que ella pueda constatar la capacidad de transporte ofrecida por todas las empresas designadas por la otra Parte Contratante, en las rutas especificadas según lo establecido en el artículo II inciso 2; queda entendido que dicho intercambio se realizará dentro de las posibilidades de las Partes Contratantes y en la medida que lo permitan sus disposiciones legales.

(5) Las infracciones a los reglamentos de navegación aérea que cometa el personal de las empresas designadas 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, dichas Autoridades tendrán derecho a solicitar que se adopten medidas adecuadas.

Artículo XIV

En cualquier momento, podrá efectuarse un intercambio de opiniones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación del presente Acuerdo.

Artículo XV

(1) Con el objeto de examinar enmiendas al presente Acuerdo o al plan de rutas, cada una de las Partes Contratantes puede solicitar, en cualquier momento, una consulta. Lo mismo rige para el examen de la interpretación y aplicación del Acuerdo si, a juicio de una de las Partes Contratantes, el intercambio de opiniones previsto en el artículo XIV no ha dado resultado. La consulta comenzará dentro de los sesenta (60) días subsiguientes a la recepción de la solicitud.

(2) El pedido de consulta no enervará el carácter ejecutivo de las medidas administrativas dictadas o que se dicten por la otra Parte Contratante como consecuencia de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo; no obstante, las Partes Contratantes se comprometen a ajustarse a las medidas o decisiones provisionales que pueda dictar el tribunal de arbitraje según lo establecido en el artículo XVI inciso 4.

Artículo XVI

(1) En caso de surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no pueda resolverse de conformidad con el artículo XV del mismo, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje, a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá en cada caso de forma que cada una de las Partes Contratantes designe un árbitro y los dos árbitros, de común acuerdo, elegirán a un ciudadano de un tercer Estado como árbitro dirimente, al que designarán los Gobiernos de las dos Partes Contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de sesenta (60) días y el árbitro dirimente en un plazo de noventa (90) días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes hubiere notificado a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un tribunal de arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el inciso 2, cada una de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos y adoptará su propio reglamento. Sus decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragará las costas de su árbitro; las costas del árbitro

gen durch das Schiedsverfahren notwendig werdenden Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen.

Artikel XVII

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel II Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel XVIII

(1) Mit dem Inkrafttreten eines von beiden Vertragsparteien angenommenen allgemeinen mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens gebührt den Bestimmungen des mehrseitigen Übereinkommens der Vorrang.

(2) Alle Erörterungen darüber, inwieweit die Bestimmungen eines mehrseitigen Übereinkommens dieses Abkommen aufgehoben, ersetzt, geändert oder ergänzt haben, finden nach Artikel XV dieses Abkommens statt.

Artikel XIX

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller Rechte, Konzessionen oder Genehmigungen, die vorher von einer Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei gewährt wurden; deren Fluglinienverkehr wird weiterhin in der gleichen Form betrieben, in der er bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt durchgeführt wurde, unbeschadet der Änderungen, die in Zukunft durch Anwendung dieses Abkommens vorgenommen werden könnten.

Artikel XX

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Buenos Aires ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig (30) Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mitzuteilen. Das Abkommen tritt ein (1) Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgenommen wird. Bestätigt die andere Vertragspartei den Eingang der Kündigung nicht, so gilt als Eingangstag der vierzehnte (14.) Tag nach Eingang der Mitteilung der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

Geschehen zu Bonn am 18. September 1985 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

dirimente, así como los demás gastos necesarios en la instancia arbitral, serán sufragadas en proporciones iguales por las dos Partes Contratantes.

Artículo XVII

El presente Acuerdo, todas las enmiendas y todo intercambio de notas según el artículo II inciso 2 serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para su registro.

Artículo XVIII

(1) En el caso de que entrase en vigor un Convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, prevalecerán entonces las disposiciones del Convenio multilateral.

(2) Todas las discusiones con el fin de determinar hasta qué punto el presente Acuerdo ha sido derogado, sustituido, modificado o complementado por las disposiciones del Convenio multilateral, se efectuarán de acuerdo con el artículo XV del presente Acuerdo.

Artículo XIX

El presente Acuerdo sustituye a todos los privilegios, concesiones o autorizaciones anteriormente acordados por una de las Partes Contratantes a empresas designadas por la otra Parte Contratante, cuyos servicios aéreos se seguirán prestando en la misma forma que se cumplieron hasta el presente, sin perjuicio de las modificaciones que puedan adoptarse en el futuro por aplicación del presente Acuerdo.

Artículo XX

(1) El presente Acuerdo será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Buenos Aires.

(2) El presente Acuerdo entrará en vigencia treinta (30) días después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) Cada Parte Contratante puede denunciar por escrito en cualquier momento el presente Acuerdo. La denuncia será simultáneamente comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El presente Acuerdo finalizará un (1) año después de la fecha de recepción de tal denuncia por la otra Parte Contratante, salvo que la denuncia sea retirada de común acuerdo antes de la fecha de expiración de este período. Cuando la otra Parte Contratante no acuse recibo de la denuncia, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

HECHO en Bonn, a 18 de septiembre de 1985, en dos ejemplares en lengua española y alemana, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Por la República Federal de Alemania
Hans-Dietrich Genscher

Für die Argentinische Republik
Por la República Argentina
Caputo

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das in Bonn am 20. September 1960 unterzeichnete deutsch-argentinische Luftverkehrsabkommen ist nach Kündigung durch Argentinien am 8. Juni 1983 außer Kraft getreten. Die Bundesrepublik Deutschland und Argentinien haben sodann am 18. September 1985 in Bonn ein neues Luftverkehrsabkommen unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem durch Notenwechsel vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter und schneller anpassen zu können.

Die Verkehrsrechte werden von beiden Vertragspartnern genutzt.

II. Besonderes

Die Änderungen gegenüber dem Wortlaut des Luftverkehrsabkommens von 1960 sind materiell nicht bedeutsam.

Im wesentlichen sind Änderungen in den Artikeln XI, XII und XX vorgenommen worden. Auf sie wird nachfolgend im einzelnen noch eingegangen. Im übrigen entspricht das Abkommen weitgehend den deutschen Wünschen. Die vorläufige Anwendbarkeit des Abkommens ist vereinbart worden.

Artikel I erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel II Abs. 1 und 3 legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), unter den in Artikel XI festgelegten Bedingungen das Recht, an den Punkten, die in dem vereinbarten Fluglinienplan aufgeführt sind, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs eingeräumt.

Artikel II Abs. 2 bestimmt, daß die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, in einem Fluglinienplan festgelegt werden, der durch Notenwechsel

zu vereinbaren ist und Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post und Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht ausgeübt werden dürfen.

Artikel III und IV legen das Verfahren für die Erteilung, die Verweigerung und den Widerruf der Betriebsermächtigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest. Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsermächtigung darf grundsätzlich nur nach einer Konsultation der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel V regelt, auf welche Weise ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes ersetzt werden kann.

Artikel VI stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und für andere Erleichterungen nicht mit höherem Entgelt belastet wird, als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die ausschließlich für Luftfahrzeuge verwendet und durch das Unternehmen oder für dessen Rechnung in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder für den Gebrauch durch Luftfahrzeuge des Unternehmens an Bord genommen werden, sind bezüglich der Zoll- und Inspektionsgebühren oder anderer Abgaben wie ein inländisches Luftfahrzeug zu behandeln. Geschieht dies nicht, so ist die andere Vertragspartei berechtigt, gleichermaßen zu verfahren.

Auf den vereinbarten Linien eingesetzte Luftfahrzeuge sowie Treibstoffe, Schmiermittel, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die unter Zollüberwachung verbleiben, sind auch dann von Zöllen, Inspektionsgebühren und allen anderen Abgaben befreit, wenn sie beim Überflug des anderen Hoheitsgebietes verwendet oder verbraucht werden. Abgabefrei bleiben auch Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die in den Luftfahrzeugen des jeweils bezeichneten Unternehmens eingebaut oder verwendet werden. Sie sind jedoch den Bestimmungen der anderen Vertragspartei unterworfen und können unter Zollüberwachung gestellt werden. Alle anderen bereits erwähnten Materialien unterliegen einer besonderen Form der Zollüberwachung. Außerdem wird der Transfer der Einnahmeüberschüsse, die von dem bezeichneten Unternehmen in Verbindung mit der Beförderung erzielt werden, geregelt.

Artikel VII verbürgt die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen, Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen.

Artikel VIII bis X regeln die Einhaltung von relevanten Rechtsvorschriften der jeweiligen Vertragspartei, wie Einfuhr, Einwanderung, Abfertigungen etc. und konkretisieren sie.

Artikel XI regelt die Zusammenarbeit der bezeichneten Luftfahrtunternehmen.

Artikel XII enthält die Grundsätze und das Verfahren für die Festlegung der auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel XIII regelt die Zusammenarbeit der Luftfahrtbehörden.

Artikel XIV bis XX befassen sich mit dem Meinungsaustausch, der Beilegung von Streitigkeiten, Konsultationen und Änderungsvorschlägen zum Abkommen und der Registrierung des Abkommens und seiner Änderungen.

Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs- und Schlußbestimmungen.

07.06.91

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 18. September 1985
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Argentinischen
Republik über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 631. Sitzung am 7. Juni 1991 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes Einwendungen nicht zu erheben.