

**ACUERDO**  
**SOBRE SERVICIOS AÉREOS**  
**ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**  
**Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE AUSTRIA**

El Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Austria, en adelante denominadas las Partes Contratantes;

Como Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el siete de diciembre de 1944; y

Con el deseo de celebrar un acuerdo para desarrollar los servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de ellos;

Han acordado lo siguiente:

**Artículo 1**  
**Definiciones**

A los fines del presente Acuerdo, salvo que el contexto determine lo contrario:

- a) el término "Convención" se refiere a la Convención sobre Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el siete de diciembre de 1944, e incluye todo Anexo aprobado en virtud del Artículo 90 de dicha Convención y toda enmienda a los Anexos o a la Convención en virtud de los Artículos 90 y 94, siempre que dichos Anexos y modificaciones hubieran sido aprobados por ambas Partes Contratantes;
- b) el término "autoridades aeronáuticas" se refiere, en el caso de la República de Austria, al Ministerio de Transporte y, en el caso de la República Argentina, al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios - Secretaría de Transporte, Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, o en ambos casos, a toda persona u organismo legalmente autorizado para realizar las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades;
- c) el término "línea aérea designada" se refiere a la línea aérea que una Parte Contratante ha designado por escrito a la otra Parte Contratante y que ha sido autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo para operar los

servicios aéreos acordados en las rutas especificadas de conformidad con el párrafo (1) del Artículo 2 del presente Acuerdo;

- d) los términos "territorio", "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escalas para fines que no sean de tráfico" tienen el significado asignado respectivamente a los mismos en los Artículos 2 y 96 de la Convención;
- e) el término "capacidad" con relación a los servicios acordados se refiere a la capacidad de asientos disponibles en una aeronave utilizada en dichos servicios, multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave en un cierto tiempo en una ruta o sección de ruta;
- f) el término "tarifa" se refiere al precio o arancel a ser pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga (excluyendo remuneraciones y condiciones para el transporte de correspondencia) y las condiciones en virtud de las cuales se aplica dicho precio o arancel, incluyendo comisiones a ser pagadas por el transporte en concepto de servicios de comisión, aranceles y condiciones por cualquier servicio complementario a dicho transporte que sea ofrecido por las líneas aéreas y también incluye cualquier beneficio importante proporcionado con relación al transporte;
- g) el término "Anexo" se refiere al Anexo del presente Acuerdo o a una modificación del mismo de conformidad con las disposiciones del Artículo 21 del presente Acuerdo. El Anexo forma parte integral del presente Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluirán al Anexo salvo los casos en que se acuerde explícitamente lo contrario;
- h) el término "CLAC" se refiere a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

## **Artículo 2**

### **Derechos de Tráfico**

- 1) Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo con el objeto de establecer y operar servicios aéreos internacionales a través de una línea o líneas aéreas designadas en las rutas especificadas en la sección pertinente del Anexo. Estos servicios y rutas en adelante se denominan "servicios acordados" y "rutas especificadas", respectivamente.
- 2) Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la línea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, al operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, gozarán de los siguientes derechos:
  - a) volar a través del territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
  - b) efectuar escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
  - c) embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo al presente Acuerdo, pasajeros, equipaje y

- carga, incluyendo correspondencia, en forma separada o conjunta, con destino a, o proveniente de punto(s) en el territorio de la otra Parte Contratante; y
- d) embarcar o desembarcar en el territorio de terceros países en los puntos especificados en el Anexo al presente Acuerdo, pasajeros, equipaje y carga, incluyendo correspondencia, en forma separada o conjunta, con destino a, o proveniente de puntos en el territorio de la otra Parte Contratante, especificados en el Anexo.
- 3) Las líneas aéreas de cada Parte Contratante que no hayan sido designadas en el Artículo 3 del presente Acuerdo, gozarán de los derechos especificados en el párrafo 2) a) y b) del presente Artículo.
  - 4) Nada de lo dispuesto en el párrafo 2) del presente Artículo otorgará a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga o correspondencia, transportados por remuneración o contrato y con destino a otro punto del territorio de esa Parte Contratante.

### **Artículo 3** **Designación y Autorización para Operar**

- 1) Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas a los efectos de operar los servicios acordados para dicha Parte Contratante y a retirar la designación de una línea aérea o a sustituir una línea aérea designada anteriormente por otra. Dicha designación será efectuada mediante notificación escrita entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes a través de la vía diplomática.
- 2) Las autoridades aeronáuticas que han recibido la notificación de designación, según las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente Artículo, otorgarán sin demora a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante la necesaria autorización para operar.
- 3) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán solicitar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante que demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentaciones que normalmente aplican dichas autoridades a la operación de servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones de la Convención.
- 4) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de denegar la designación de una línea aérea y denegar la autorización para operar mencionada en el párrafo 2) del presente Artículo, o a imponer las condiciones que estimen necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo cada vez que la Parte Contratante no pueda demostrar que:
  - a) en el caso de una línea aérea designada por la República de Austria:

- (i) la línea aérea se encuentra establecida en el territorio de la República de Austria en virtud del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y tiene una Licencia para Operar de conformidad con las leyes de la Comunidad Europea; y
  - (ii) el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión del Certificado de Operador Aéreo ejerce y mantiene un efectivo control regulatorio sobre la aerolínea y las pertinentes autoridades aeronáuticas se encuentran claramente identificadas en la designación;
  - (iii) la línea aérea es propiedad directa o a través de su propiedad mayoritaria y su control efectivo de la República de Austria y/o nacionales de los Estados Miembros y/ o nacionales de dichos Estados.
- b) en el caso de una línea aérea designada por la República Argentina:
- (i) la línea aérea se encuentra establecida y tiene su domicilio principal en el territorio de la República Argentina y tiene un Certificado de Operador Aéreo (COA), de conformidad con la legislación argentina;
  - (ii) la República Argentina ejerza y mantenga un efectivo control regulatorio de la línea aérea; o
  - (iii) en la medida en que la legislación argentina lo permita, la República Argentina y/o sus nacionales y/o otros Estados Miembros de la CLAC y/o nacionales de dichos estados son los propietarios directos o mayoritarios de la línea aérea y tienen el control efectivo de la misma.
- 5) Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada de conformidad con el presente Artículo, podrá operar en todo o en parte los servicios acordados para los cuales fue designada, siempre que estén vigentes las tarifas y horarios establecidos de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 12 y 16 del presente Acuerdo con respecto a tales servicios.

#### **Artículo 4**

##### **Revocación y Suspensión de la Autorización para Operar**

- 1) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de revocar o suspender la autorización para operar ejerciendo los derechos establecidos en el Artículo 2 del presente Acuerdo de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, o de imponer las condiciones, temporarias o permanentes, que consideren necesarias con relación al ejercicio de dichos derechos, cuando:
- a) En el caso de una línea aérea designada por la República de Austria:

(i) la línea aérea no se encuentra establecida en el territorio de la República de Austria de conformidad con el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea o no tenga una Licencia para operar válida, de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea;

(ii) el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la emisión del Certificado de Operador Aéreo no ejerce ni mantiene un efectivo control regulatorio sobre la aerolínea y las pertinentes autoridades aeronáuticas no estén claramente identificadas en la designación; o

(iii) la línea aérea no es propiedad directa o a través de su propiedad mayoritaria y su control efectivo de la República de Austria y/o nacionales de los Estados Miembros y/ o nacionales de dichos Estados; o

(iv) la línea aérea ya se encuentra autorizada para operar en virtud de un acuerdo bilateral entre la República Argentina y otro Estado Miembro de la Comunidad Europea y al ejercer los derechos de tráfico de conformidad con el presente Acuerdo sobre una ruta que incluye un punto en ese otro Estado Miembro de la Comunidad Europea, violara una restricción a los derechos de tráfico impuesta por el acuerdo bilateral entre la República Argentina y el otro Estado Miembro de la Comunidad Europea; o

(v) la línea aérea posee un Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido por un Estado Miembro de la Comunidad Europea que no tiene un acuerdo bilateral con la República Argentina y ese Estado le ha denegado los derechos de tráfico a una línea aérea designada por la República Argentina.

b) en el caso de una línea aérea designada por la República Argentina:

(i) la línea aérea no se encuentra establecida y no tiene su domicilio principal en el territorio de la República Argentina o no tiene un Certificado de Operador Aéreo (COA), de conformidad con la legislación argentina;

(ii) la República Argentina no ejerce ni mantiene un efectivo control regulatorio de la línea aérea;

(iii) la República Argentina o sus nacionales no poseen la titularidad de la línea aérea ni tienen el control efectivo de la misma o, en la medida en que la legislación argentina lo permita, la línea aérea no pertenece a otros Estados Miembros de la CLAC o a nacionales de dichos Estados;

(iv) la línea aérea ya está autorizada para operar en virtud de un acuerdo bilateral entre la República de Austria y otro Estado Miembro de la CLAC y al ejercer los derechos de tráfico de conformidad con el presente Acuerdo sobre una ruta que incluye un punto en ese otro Estado Miembro de la CLAC, violaría una restricción a los derechos de tráfico impuesta por el otro acuerdo;

(v) la aerolínea posea el Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido por un Estado Miembro de la CLAC que no haya suscrito un acuerdo bilateral con la República de Austria y dicho Estado le haya denegado derechos al tráfico aéreo a una aerolínea designada por la República de Austria.

c) una línea aérea no demuestra ante las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que otorga dichos derechos que está capacitada para cumplir con las condiciones establecidas en virtud de las leyes y reglamentaciones que dichas autoridades aplican, de conformidad con las disposiciones de la presente Convención.

d) una línea aérea no opera los servicios acordados de conformidad con las condiciones establecidas por el presente Acuerdo.

2) Los derechos enumerados en el párrafo 1) del presente Artículo serán ejercidos solamente después de haberse efectuado consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a menos que sea esencial actuar de inmediato para evitar otras violaciones de las leyes y reglamentaciones antes mencionadas. Salvo que las autoridades aeronáuticas acuerden lo contrario, las consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes comenzarán dentro de los sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la solicitud efectuada por cualquiera de las autoridades aeronáuticas.

#### **Artículo 5**

#### **Aplicación de Leyes, Reglamentaciones y Procedimientos**

1) Al ingresar, permanecer o salir del territorio de una Parte Contratante, las líneas aéreas de la otra Parte Contratante cumplirán con las leyes, reglamentaciones y procedimientos vigentes en su territorio relativas a la operación y navegación de la aeronave.

2) Las leyes, reglamentaciones y procedimientos vigentes en una Parte Contratante relativos al ingreso, permanencia, tránsito y salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correspondencia, tales como leyes, reglamentaciones y procedimientos relativos al ingreso, salida, inmigración, pasaportes, aduanas, monedas, cuarentena, salud, medidas veterinarias o sanitarias, se aplicarán a los pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correspondencia transportados por la aeronave de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante al ingresar o salir del territorio de dicha Parte Contratante o mientras se hallen dentro de dicho territorio.

3) Al aplicar reglamentaciones sobre aduanas, cuarentena o similares vigentes en su territorio, ninguna de las Partes Contratantes podrá otorgar privilegio alguno a sus propias líneas aéreas ni a cualquier otra línea aérea por encima de una línea aérea de la otra Parte Contratante que realiza servicios aéreos internacionales similares.

## Artículo 6 Seguridad en la aviación

- 1) De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo.
- 2) Las Partes Contratantes, en particular, actuarán de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de una Aeronave, firmada en Tokio el 14 de septiembre de 1963, la Convención para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmada en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y la Convención para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo Complementario para la Supresión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, o de cualquier otro acuerdo multilateral que rige la seguridad de la aviación y sea vinculante para ambas Partes Contratantes.
- 3) Las Partes Contratantes se proporcionarán mutuamente, a su solicitud, toda la asistencia posible para evitar actos de secuestro ilícito de una aeronave civil y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones para aeronavegación, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.
- 4) Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad para la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos de la Convención en la medida en que tales normas de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; las Partes Contratantes requerirán que los operadores de aeronaves de su registro u operadores de aeronaves con sede principal o residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de operadores de aeronaves de la República de Austria que estén establecidos en su territorio en virtud del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y tengan Licencias para Operar válidas de conformidad con la legislación de la Comunidad Europea y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
- 5) Cada Parte Contratante acuerda que se podrá requerir que dichos operadores de aeronaves observen, al ingresar, permanecer o salir del territorio de la otra Parte Contratante, las normas de seguridad de la aviación de conformidad con las leyes vigentes en ese país, incluyendo, en el caso de la República de Austria, las leyes de la Comunidad Europea.
- 6) Cada Parte Contratante garantizará que efectivamente se apliquen dentro de su territorio las medidas adecuadas para proteger las aeronaves y controlar a los

pasajeros, la tripulación, su equipaje de mano, el equipaje, la carga y las bodegas de la aeronave antes y durante el embarque o la carga.

- 7) Cada Parte Contratante considerará de modo favorable cualquier pedido de la otra Parte Contratante para tomar medidas razonables especiales de seguridad en caso de una amenaza en particular.
- 8) Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de secuestro ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y la tripulación, los aeropuertos o servicios de aeronavegación, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas destinadas a ponerle fin en forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza de incidente.
- 9) Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad para la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar mantener consultas de inmediato con las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante. En caso de no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de un (1) mes a partir de la fecha de la solicitud, ello será motivo suficiente para que se aplique el Artículo 4 del presente Acuerdo. En caso de que una emergencia grave así lo exija, cualquiera de las Partes Contratantes podrá tomar medidas provisionales antes de finalizar el período de un mes.

#### **Artículo 7** **Seguridad operativa**

- 1) Los certificados de habilitación para aeronavegación, los certificados de aptitud y las licencias emitidas o convalidadas de conformidad con las normas y procedimientos de una Parte Contratante, incluyendo, en el caso de la República de Austria, las leyes y reglamentaciones de la Comunidad Europea, y que aún estén en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, a los efectos de operar los servicios acordados, siempre que dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en la Convención.
- 2) No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer, a los efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus nacionales por la otra Parte Contratante o por el otro Estado.
- 3) Cada una de las Partes Contratantes podrá solicitar mantener consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en cualquier área que esté relacionada con la tripulación, las aeronaves o su operación. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los 30 días de solicitadas.
- 4) Si, luego de dichas consultas, una Parte Contratante comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente normas de seguridad en cualquiera de dichas áreas que por lo menos sean iguales a las normas mínimas



vigentes en ese momento de acuerdo con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante dicha comprobación y le informará cuáles son los pasos necesarios para cumplir con esas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas convenientes. Si la otra Parte Contratante no tomara las medidas convenientes dentro de los 15 días o dentro de un período más extenso que pueda ser acordado, proporcionará las bases para que se aplique el Artículo 4 del presente Acuerdo.

- 5) Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o, en virtud de un contrato de locación, en representación de la línea o líneas aéreas de una Parte Contratante en servicios hacia o desde el territorio de otra Parte Contratante, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, podrá ser objeto de una inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y en los alrededores de la aeronave para controlar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación, como la condición aparente de la aeronave y su equipo (en el presente Artículo denominada "inspección en rampa") siempre que ello no conduzca a una demora injustificada.
- 6) Si dicha inspección en rampa o serie de inspecciones dieran lugar a:
  - a) serias dudas sobre si una aeronave o la operación de una aeronave cumple con las normas mínimas vigentes en ese momento en virtud de la Convención, o
  - b) serias sospechas de falta de mantenimiento efectivo y administración de las normas de seguridad vigentes en ese momento en virtud de la Convención,la Parte Contratante que realiza la inspección, a los fines del Artículo 33 de la Convención, tendrá la libertad de decidir que los requisitos en virtud de los cuales el certificado o licencias de esa aeronave o de la tripulación de la misma habían sido emitidos o considerados válidos, o que los requisitos bajo los cuales operaba la aeronave no equivalen a las normas mínimas vigentes en virtud de la Convención ni las superan.
- 7) En el caso de que el acceso para realizar la inspección en rampa de una aeronave operada por la línea aérea o en representación de una línea aérea de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 5) precedente sea denegado por un representante de esa línea aérea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante tendrá la libertad de inferir que han surgido problemas graves como los mencionados en el párrafo 6) precedente y podrá llegar a las conclusiones mencionadas en dicho párrafo.
- 8) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar de inmediato la autorización para operar de la línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para la inspección en rampa, consultas u otro modo de

inspección, que es esencial que se tomen medidas inmediatas para la seguridad de la operación de la línea aérea.

- 9) Toda medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 4) u 8) precedentes quedará sin efecto cuando desaparezcan los fundamentos que determinaron que se adoptara dicha medida.
- 10) Cuando la República de Austria haya designado una línea aérea cuyo control regulatorio es ejercido y realizado por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente Artículo se aplicarán del mismo modo que lo hace el otro Estado Miembro de la Comunidad Europea con respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad y con respecto a la autorización para operar de esa línea aérea.

### **Artículo 8** **Disposiciones aduaneras, Derechos e Impuestos**

- 1) Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cada Parte, así como también su equipo regular, suministros de combustible y lubricantes, y las ventas (alimentos, bebidas, tabaco) a bordo quedarán exentos del pago de derechos de aduana, tasa de inspección y otros derechos o impuestos a su arribo al territorio de la otra Parte siempre que los equipos y suministros permanezcan dentro del avión hasta el momento en que sean re-exportados.
- 2) También se aplicará una exención de dichos derechos e impuestos en los siguientes casos, con excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados:
  - a) Las ventas a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para uso a bordo de una aeronave dentro de una ruta específica de la otra Parte;
  - b) Repuestos ingresados al territorio de cualquiera de las Partes para el mantenimiento o la reparación de aeronaves utilizadas en una ruta específica por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante;
  - c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento del avión operado en una ruta específica por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, aún en caso de que dichos suministros sean usados en el trayecto del vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en los que se realice el abastecimiento.

El material al que se hace referencia en los incisos (a), (b) y (c) podrá quedar sujeto a control o supervisión de Aduanas.

- 3) El equipamiento habitual aerotransportado, como así también los materiales, suministros y provisiones normalmente mantenidos a bordo de la aeronave de una

aerolínea designada de alguna de las Partes Contratantes podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En ese caso, los mismos podrán ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o se disponga de ellos, conforme a la legislación aduanera.

- 4) Ninguna disposición del presente Acuerdo impedirá a la República de Austria imponer, sobre una base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, derechos, tasas o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio para ser usado en la aeronave de alguna de las líneas aéreas designadas de la República Argentina que opere entre un punto del territorio de la República de Austria y otro punto del territorio de la República de Austria o en el territorio de otro Estado Miembro de la Comunidad Europea.
- 5) Ninguna disposición del presente Acuerdo impedirá a la República Argentina imponer, sobre una base no discriminatoria, impuestos, gravámenes, derechos, tasas o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio para el uso de una aeronave de una línea aérea designada por la República de Austria que opere entre un punto del territorio de la República Argentina y otro punto en el territorio de la República Argentina y otro Estado Miembro de la CLAC.

#### **Artículo 9**

##### **Uso de Aeropuertos e Instalaciones de Aeronavegación**

- 1) Cada Parte Contratante hará lo posible para garantizar que la tasa de usuario que la autoridad competente imponga o permita imponer a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante sean justas y razonables. Las mismas deberán tener una adecuada fundamentación en principios económicos sólidos.
- 2) Las tasas impuestas por las autoridades competentes de una Parte Contratante por el uso del aeropuerto y las instalaciones y servicios de aeronavegación a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante no serán superiores a las impuestas para sus aeronaves nacionales al operar en servicios internacionales de línea.

#### **Artículo 10**

##### **Tránsito**

Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante que no abandonen el área del aeropuerto que se reserve para tal fin, sólo estarán sujetos, salvo respecto de las disposiciones de seguridad mencionadas en el Artículo 6 del presente Acuerdo y la prevención de violencia, piratería aérea y tráfico de drogas y sustancias psicotrópicas, a un control simplificado. El equipaje y carga en tránsito estarán exentos de derechos aduaneros y demás tasas.

**Artículo 11**  
**Venta de Servicios y Transferencia de Ingresos**

- 1) De conformidad con las respectivas leyes y disposiciones nacionales, las aerolíneas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de vender sus servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante ya sea en forma directa o a su discreción por medio de agentes, y cualquier persona tendrá la libertad para comprar dicho servicio de transporte en moneda local o en cualquier otra moneda de libre convertibilidad normalmente adquirida por los bancos de ese territorio.
- 2) Las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán el derecho de convertir y remitir a su país, de conformidad con las normas sobre tipo de cambio oficial, el excedente de los ingresos luego de abonar los gastos locales en el territorio de la otra Parte Contratante en una moneda libremente convertible. La conversión y transferencia se harán sin restricciones, al tipo de cambio vigente aplicable a dichas transacciones en el día en que se efectúe la transferencia. En caso de que no se haya establecido un sistema de cambio de divisas, la conversión y transferencia se harán sin restricciones en base al tipo de cambio oficial aplicable en la fecha en que se realice la transferencia. La transferencia efectiva se concluirá sin demora y no estará sujeta a gastos salvo los de servicio normal cobrados por los bancos para dichas transacciones.
- 3) En caso de que los pagos entre las Partes Contratantes se encuentren regidos por un acuerdo especial, se aplicará dicho acuerdo especial.

**Artículo 12**  
**Tarifas**

- 1) Las tarifas a ser aplicadas por la línea aérea designada de una Parte Contratante por servicios comprendidos en este Acuerdo serán fijadas en niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo intereses de los usuarios, costo de operación, características del servicio (tales como niveles de velocidad y comodidades), tasas de comisión, ganancias razonables, tarifas de otras líneas aéreas y otras consideraciones comerciales que rijan en el mercado.
- 2) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes considerarán inaceptables las tarifas injustificadamente discriminatorias, indebidamente altas o restrictivas debido al abuso de una posición dominante o artificialmente bajas debido a un subsidio o apoyo directo o indirecto, o bien que resulten en precios de dumping.
- 3) Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes solicitará a sus líneas aéreas designadas consultar con otras líneas aéreas antes de presentar sus tarifas para aprobación, ni impedirá dicha consulta.

- 4) Si así se exigiera, o a solicitud de las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes, las tarifas serán presentadas por una línea aérea al menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia. Las autoridades aeronáuticas podrán aprobar o desaprobar las tarifas presentadas para el transporte de ida o ida y vuelta entre los territorios de las dos Partes Contratantes que comience en su territorio.

Cuando una línea aérea designada de alguna de las Partes Contratantes haya presentado una tarifa ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante desde cuyo territorio se aplicará dicha tarifa, esta se considerará aprobada, salvo que dentro de los catorce (14) días subsiguientes a la fecha de recepción de la presentación, las autoridades aeronáuticas de la última Parte Contratante hayan notificado por escrito su rechazo a la línea aérea que efectuara la presentación.

En la oportunidad de aprobación de las tarifas, las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden acompañar para su aprobación las fechas de expiración que consideren apropiadas. Cuando una tarifa tenga una fecha de expiración, esta se mantendrá en vigencia hasta su debida expiración, salvo que sea retirada por una línea aérea o líneas aéreas concernidas, o se registre una tarifa en su reemplazo y sea aprobada antes de la fecha de expiración.

- 5) Ninguna de las autoridades aeronáuticas tomará medidas unilaterales para evitar el lanzamiento de tarifas propuestas o la continuación de tarifas efectivas para el transporte entre los territorios de las dos Partes Contratantes que se inicie en el territorio de la otra Parte Contratante.
- 6) Previa solicitud, la línea aérea designada de una Parte Contratante notificará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las tarifas para el transporte que se inicie en el territorio de esta otra Parte Contratante sobre las rutas especificadas hacia terceros países.
- 7) Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 5. del presente Artículo, cuando las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes consideren que la tarifa para el transporte hacia su territorio queda comprendida en las categorías descritas en el párrafo 2. precedente, notificarán su desacuerdo a las autoridades aeronáuticas y a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante a la mayor brevedad posible o al menos dentro de los catorce (14) días subsiguientes a la fecha en que recibieran la presentación.
- 8) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes no requerirán la presentación para su aprobación de las tarifas de transporte de carga entre puntos situados en los territorios de las Partes Contratantes, sin perjuicio de lo cual las líneas aéreas designadas las registrarán al menos catorce (14) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes a los fines de la evaluación de conformidad con los párrafos 2. y 7. del presente Artículo. Salvo que la línea aérea designada pertinente reciba el aviso de oposición a las tarifas de carga anteriormente mencionadas de parte de las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se inicie el

transporte de la carga, dentro de los ocho (8) días subsiguientes al registro, dicha tarifa registrada para transporte de carga entrará en vigor en la fecha indicada para su vigencia.

- 9) Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes en cualquier momento podrán solicitar mantener consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante de conformidad con las disposiciones del presente Artículo. Dichas consultas se completarán dentro de los treinta (30) días subsiguientes a la recepción de la solicitud. En caso de no llegarse a un acuerdo, prevalecerá la decisión de las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se origine el transporte.
- 10) No obstante las disposiciones del presente Artículo, las tarifas que cobrará la línea(s) aérea(s) de la República Argentina por transporte efectuado totalmente en el interior de la Comunidad Europea estará sujeto a la legislación de la Comunidad Europea y, las tarifas que cobrará la línea(s) aérea(s) de la República de Austria por el transporte entre el territorio de la República Argentina y otro Estado miembro de la CLAC estarán sujetas a la legislación argentina.
- 11) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de investigar las violaciones tarifarias y de las condiciones de venta cometidas por una línea aérea, agente de carga y pasajeros, organizador de tours o consolidador de carga.

### **Artículo 13 Capacidad**

- 1) Cada Parte otorgará oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante para que compitan para brindar el transporte aéreo internacional regido por el presente Acuerdo.
- 2) Al operar los servicios acordados, las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán en consideración los intereses de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante para no afectar indebidamente los servicios que estas últimas operen en todo o parte de las mismas rutas.
- 3) Los servicios acordados brindados por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes guardarán estrecha relación con la demanda del público de transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo principal proveer, a un factor de carga razonable, la capacidad adecuada para la demanda de transporte actual y razonablemente anticipada para el transporte de pasajeros y/o carga, incluyendo correspondencia, desde o hacia el territorio de la Parte Contratante que designe la línea aérea. El transporte de pasajeros y/o carga, incluyendo correspondencia, tanto embarcado como desembarcado en puntos de las rutas especificadas en los territorios de un Estado, que no sea el que designa la línea aérea, se efectuará de conformidad con los principios generales de que la capacidad estará relacionada con:

- a) la demanda de tráfico hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que ha designado la línea aérea;
  - b) la demanda de tráfico del área a través de la cual pasa el servicio acordado, luego de tomar en cuenta los demás servicios de transporte establecidos por las líneas aéreas de los estados que comprenda el área; y
  - c) la demanda de vuelos directos de la línea aérea.
- 4) No obstante las disposiciones precedentes, la capacidad será acordada entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

#### **Artículo 14**

##### **Cambio de aeronave**

- 1) Cada línea aérea designada podrá en cualquiera o todos los vuelos de los servicios acordados, y a su opción, cambiar de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante o en cualquier punto de las rutas especificadas, estableciéndose que:
- a) la aeronave utilizada fuera del punto de cambio de aeronave se programará de acuerdo con la aeronave de llegada o de salida, según sea el caso;
  - b) en el caso de cambio de aeronave en el territorio de la otra Parte Contratante y cuando se opere más de una aeronave fuera del punto de cambio, sólo una aeronave de este tipo podrá ser del mismo tamaño y ninguna podrá ser más grande que la aeronave utilizada en el sector de tercera y cuarta de libertad de tráfico.
- 2) A los fines de las operaciones de cambio de aeronave, una línea aérea designada podrá utilizar su propio equipo y, sujeto a las reglamentaciones nacionales, un equipo alquilado y podrá operar en virtud de acuerdos comerciales con otra línea aérea, tal como se establece en el Artículo 15.
- 3) Una línea aérea designada podrá utilizar números de vuelo diferentes o iguales para los sectores de sus operaciones de cambio de aeronave.

#### **Artículo 15**

##### **Código compartido**

- 1) Al operar o extender servicios aéreos en las rutas especificadas, cualquier línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar un acuerdo de código compartido y espacio bloqueado con:
- a) una o más líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes;

- b) una o más líneas aéreas de una tercera Parte. Si dicha tercera Parte no autorizara o permitiera acuerdos semejantes entre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y otras líneas aéreas de servicios hacia, desde y a través de dicho tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante correspondiente tendrá el derecho de no aceptar dichos acuerdos.
- 2) No obstante, las disposiciones antes mencionadas se encuentran sujetas a la condición de que todas las líneas aéreas incluidas en dichos acuerdos:
  - a) posean los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los principios del presente Acuerdo,
  - b) cumplan con el requisito que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes establezcan para dichos acuerdos, y
  - c) proporcionen a los consumidores la información adecuada referente a los acuerdos de código compartido y espacio bloqueado.
- 3) Se requiere a las líneas aéreas que comparten código que inscriban las propuestas de código compartido y espacio bloqueado ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes al menos sesenta (60) días antes de su propuesta de entrada en vigencia. En casos especiales, este límite de tiempo podrá reducirse, sujeto al consentimiento de las respectivas autoridades aeronáuticas. Dichos acuerdos de código compartido y espacio bloqueado estarán sujetos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

#### **Artículo 16**

##### **Horario**

- 1) Una línea aérea designada por una Parte Contratante presentará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación el horario de sus servicios previstos con al menos treinta (30) días de anticipación, especificando la frecuencia, el tipo de aeronave, la hora, la configuración y el número de asientos que se pondrán a disposición del público y el período de validez del horario. El mismo procedimiento se aplicará a cualquier modificación al mismo. En casos especiales, el límite de tiempo podrá reducirse, sujeto al consentimiento de las respectivas autoridades aeronáuticas.
- 2) Si una línea aérea deseara operar vuelos suplementarios además de los indicados en los horarios, solicitará permiso a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dicha solicitud habitualmente se presentará al menos dos (2) días hábiles antes de operar dichos vuelos.



**Artículo 17**  
**Representación de línea aérea**

- 1) La línea aérea designada de una Parte Contratante podrá, sobre la base de la reciprocidad, traer y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a su representante y personal comercial y técnico y de otra especialidad que razonablemente se requiera para la operación de los servicios acordados.
- 2) El representante y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentaciones en vigencia en el territorio de la otra Parte Contratante.
- 3) Sujeto a las leyes y reglamentaciones vigentes en el territorio respectivo, las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán derecho a establecer en el territorio de la otra Parte Contratante una oficina u oficinas de promoción y venta de transporte aéreo.

**Artículo 18**  
**Servicios de asistencia en tierra**

Sujeto a las leyes y reglamentaciones de la Parte Contratante respectiva, incluida en el caso de la República de Austria la legislación de la Comunidad Europea, cada línea aérea designada tendrá en el territorio de la otra Parte Contratante el derecho de realizar su propia asistencia en tierra (auto-prestación) o, a su elección, el derecho de elegir entre proveedores autorizados que brinden servicios totales o parciales de asistencia en tierra. En el caso de que dichas leyes y reglamentaciones limiten o impidan la auto-prestación y cuando no haya competencia efectiva entre proveedores de este tipo de servicio, se tratará a cada línea aérea designada sin discriminación con respecto a la autoprestación y los servicios de asistencia en tierra proporcionados por un proveedor o proveedores.

**Artículo 19**  
**Suministro de información**

Las autoridades aeronáuticas y las líneas aéreas de cada Parte Contratante suministrarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud, declaraciones periódicas de estadísticas u otra información similar relacionada con el tráfico realizado por la línea aérea designada en las rutas especificadas en el presente Acuerdo que pueda ser razonablemente requerido con el propósito de reexaminar la operación de los servicios acordados.

**Artículo 20**  
**Consultas**

- 1) Animados por el espíritu de profunda cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán periódicamente, a través de conversaciones o

por correspondencia, para asegurar una intensa colaboración en todos los temas que afecten la implementación del presente Acuerdo.

- 2) Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento solicitar la realización de consultas sobre cualquier problema relacionado con el presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días contados a partir de la fecha de entrega de la solicitud de la otra Parte Contratante, salvo que las Partes Contratantes acuerden lo contrario.

## **Artículo 21** **Modificaciones**

- 1) En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes considere propicio modificar cualquier disposición del presente Acuerdo, dicha modificación, si así se acordara, entrará en vigencia cuando las Partes Contratantes hayan notificado a la otra Parte, mediante el intercambio de notas diplomáticas, que han cumplido con los procedimientos constitucionales. La fecha de intercambio de notas será la fecha de entrega de la última de estas dos notas.
- 2) Las modificaciones del Anexo del presente Acuerdo podrán ser acordadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha en que hayan sido acordadas por dichas autoridades y entrarán en vigencia mediante confirmación por intercambio de notas diplomáticas.

Dichas enmiendas entrarán en vigor al primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que ambas Partes se notifiquen recíprocamente por intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para la entrada en vigor de sus respectivos procedimientos constitucionales han sido completados.

- 3) En el caso de que entre en vigor una convención multilateral general relacionada con el transporte aéreo internacional y que afecte las relaciones entre las dos Partes Contratantes, el presente Acuerdo será modificado para cumplir con las disposiciones de dicha convención multilateral siempre que éstas hayan sido aceptadas por ambas Partes Contratantes.

## **Artículo 22** **Solución de controversias**

- 1) En caso de surgir alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente acuerdo y sus Anexos, como primera medida las Partes Contratantes tratarán de llegar a una solución a través de negociaciones.
- 2) En caso de que las Partes Contratantes no pudieran llegar a una solución a través de negociaciones podrán acordar referir la controversia a alguna persona u organismo

para que decida al respecto, o podrán, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, someterla a la decisión de un tribunal formado por tres árbitros, dos de los cuales serán designados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero designado por los dos árbitros así designados. Cada una de las Partes Contratantes designará a un árbitro dentro de los sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de la notificación enviada por la otra Parte Contratante, a través de los canales diplomáticos, en la que solicite el arbitraje de la controversia, designándose al tercer árbitro dentro de los sesenta (60) días subsiguientes. En caso de que alguna de las Partes Contratantes no designe al árbitro dentro del período especificado, o si no se designa al tercer árbitro dentro del período especificado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización Internacional de Aviación Civil que designe a un árbitro o a los árbitros según se requiera.

- 3) En tal caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y se desempeñará como presidente del tribunal arbitral.
- 4) Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión establecida conforme al inciso (2) del presente artículo.
- 5) En el caso de que cualquier Parte Contratante o la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla con la decisión establecida conforme al inciso (2) del presente Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte Contratante que haya incumplido.
- 6) Cada una de las Partes Contratantes pagará los gastos del árbitro que haya designado. Los gastos restantes del tribunal de arbitraje serán compartidos equitativamente por las Partes Contratantes.

### **Artículo 23 Inscripción**

El presente Acuerdo y cualquier modificación subsiguiente del mismo se inscribirán en la Organización Internacional de Aviación Civil.

### **Artículo 24 Terminación**

Cualquier Parte Contratante podrá, en cualquier momento, a través de los canales diplomáticos, notificar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de terminar el presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización Internacional Civil de Aviación Civil. En ese caso el presente Acuerdo llegará a su terminación doce (12) meses después de la fecha de entrega de la notificación por parte de la otra Parte Contratante, salvo que la notificación de terminación sea retirada por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la

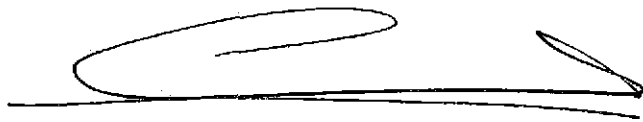
finalización de dicho período. A falta de reconocimiento de entrega de la otra Parte Contratante, la notificación se tendrá por recibida catorce (14) días después de la entrega de la notificación a la Organización Internacional de Aviación Civil.

**Artículo 25**  
**Entrada en vigor**

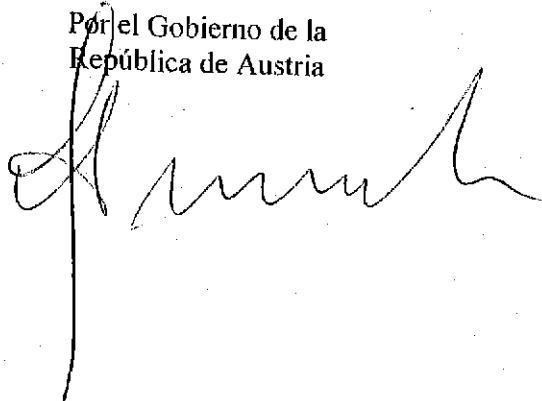
Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en la que las dos Partes se han notificado recíprocamente por intercambio de Notas Diplomáticas que los respectivos requerimientos constitucionales para su entrada en vigencia han sido completados.

Hecho en Buenos Aires, el día nueve de mayo de 2008, en tres originales en los idiomas español, alemán e inglés, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia en la interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Por el Gobierno de la  
República Argentina

A stylized, horizontal signature in black ink, consisting of a long, sweeping line with a small loop at the end.

Por el Gobierno de la  
República de Austria

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'H' followed by several loops and a long, sweeping tail.

## Anexo

### Sección I

Rutas en las cuales la línea aérea o líneas aéreas designadas de la República de Austria pueden operar servicios aéreos:

Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de destino	Otros puntos
Puntos en la República de Austria	Puntos en Europa, Africa y América	Puntos en la República Argentina	Puntos en América y Africa

### Sección II

Rutas en las cuales la línea aérea o líneas aéreas designadas de la República Argentina pueden operar servicios aéreos:

Puntos de origen	Puntos intermedios	Puntos de destino	Otros puntos
Puntos en la República Argentina	Puntos en Europa, Africa y América	Puntos en la República de Austria	Puntos en América y Africa

Notas:

1. Las rutas podrán ser operadas en cualquier dirección.
2. La línea aérea designada podrá en cualquiera o todos los vuelos omitir una parada en cualquiera de los puntos antes mencionados, siempre que los servicios acordados para estas rutas se inicien en el punto del territorio de la Parte Contratante que designe la línea aérea.

## Luftverkehrsabkommen

### Zwischen der Regierung der Argentinischen Republik und der Österreichischen Bundesregierung

Die Regierung der Argentinischen Republik, und die Österreichische Bundesregierung und nachstehend als die Vertragsparteien bezeichnet;

Als Parteien des am 7. Dezember 1944 zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, und

Vom Wunsche geleitet, eine Vereinbarung zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Haben Folgendes vereinbart:

#### Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieses Abkommens, sofern der Zusammenhang nicht etwas anderes erfordert:

- (a) bedeutet der Begriff "Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chicago geschlossene Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 der Konvention angenommenen Anhang sowie alle Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß Artikel 90 und 94 ein, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen wurden;
- (b) bedeutet der Begriff "Luftfahrtbehörden" im Falle der Argentinischen Republik das Ministerium für Planung, öffentliche Investitionen und Dienstleistungen - Verkehrssekretariat - Unterstaatssekretariat für gewerbliche Luftfahrt, im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung oder in beiden Fällen jede sonstige Behörde, die zur Wahrnehmung der von den genannten Luftfahrtbehörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- (c) bedeutet der Begriff "namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen" jedes

Fluglinienunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei gegenüber schriftlich namhaft gemacht hat, und das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens autorisiert wurde, die vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken in Übereinstimmung mit Absatz (1) von Artikel 2 dieses Abkommens zu betreiben;

- (d) haben die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Flugdienst", "internationaler Flugdienst", "Fluglinienunternehmen" und "nichtgewerbliche Landung" jene Bedeutungen, die ihnen in den Artikeln 2 und 96 der Konvention jeweils zugewiesen werden;
- (e) bedeutet der Begriff "Kapazität" mit Bezug auf vereinbarte Flugdienste die verfügbare Sitzkapazität der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder Teilstrecke;
- (f) bedeutet der Begriff "Tarif" die Preise oder Gebühren, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlen sind (ausschließlich Vergütung und Konditionen für die Beförderung von Post) sowie die Konditionen, zu denen diese Preise und Gebühren gelten, einschließlich Provisionen, die bei der Beförderung für Agenturleistungen zu entrichten sind, Gebühren und Konditionen für Zusatzleistungen der besagten Beförderung, die von Fluglinienunternehmen angeboten werden, sowie etwaige erhebliche Vorteile, die in Zusammenhang mit der Beförderung erwachsen;
- (g) bedeutet der Begriff "Anhang" den Anhang zu diesem Abkommen, gegebenenfalls in der gemäß den Bestimmungen von Artikel 21 dieses Abkommens geänderten Form. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen beinhalten auch den Anhang, ausgenommen sofern ausdrücklich anders vereinbart.
- (h) bedeutet der Begriff "LACAC" die Lateinamerikanische Zivilluftfahrtkommission.

## **Artikel 2** **Verkehrsrechte**

- (1) Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen angeführten Rechte zum Zwecke der Einrichtung und des Betriebs internationaler Flugdienste durch ein oder mehrere namhaft gemachte Fluglinienunternehmen auf den im entsprechenden Abschnitt des Anhangs genannten Strecken. Solche Flugdienste und Flugstrecken werden nachstehend als "vereinbarte Flugdienste" bzw. "festgelegte Flugstrecken" bezeichnet.
- (2) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens kommt/kommen das/die namhaft gemachte/n Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken in den Genuss der nachstehend angeführten Rechte:

- (a) Das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - (b) Im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei nichtgewerbliche Landungen durchzuführen;
  - (c) Im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang näher genannten Punkten Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, separat oder gemeinsam, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen; und
  - (d) Im Hoheitsgebiet der Drittländer an den im Anhang näher genannten Punkten Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, separat oder gemeinsam, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen, wie im Anhang ausgeführt.
- (3) Die Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei, ausgenommen die gemäß Artikel 3 dieses Abkommens namhaft gemachten, kommen außerdem in den Genuss der in Absatz (2) (a) und (b) dieses Artikels genannten Rechte.
- (4) Keine Bestimmung in Absatz (2) dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, dass dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Recht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

### **Artikel 3** **Namhaftmachung und Betriebsbewilligung**

- (1) Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste zur anderen Vertragspartei namhaft zu machen sowie die Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens zurückzuziehen oder ein anderes Fluglinienunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen. Eine solche Namhaftmachung erfolgt durch schriftliche Benachrichtigung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien auf diplomatischem Wege.
- (2) Die Luftfahrtbehörden, welche die Benachrichtigung über die Namhaftmachung erhalten haben, haben dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei, vorbehaltlich der Bestimmungen von Absatz (3) und (4) dieses Artikels die benötigten Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen.
- (3) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem durch die jeweils andere Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen verlangen, den Nachweis zu erbringen, dass es qualifiziert ist, die durch die Gesetze und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen, die von den besagten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen der Konvention auf den Betrieb internationaler Flugdienste angewandt werden, zu erfüllen.



(4) Die Luftfahrtbehörden einer jeden Vertragspartei haben das Recht, die Annahme der Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens abzulehnen und die Erteilung der in Absatz (2) dieses Artikels genannten Betriebsbewilligung zu verweigern, oder jene Bedingungen aufzuerlegen, die sie für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte für erforderlich halten, sofern der Vertragspartei nicht der Nachweis vorliegt, dass:

(a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmens

(i) das Fluglinienunternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft niedergelassen ist und über eine gültige Betriebslizenz nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft verfügt; und

(ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens vom EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberscheines zuständig ist, ausgeübt und aufrechterhalten wird, und dass die zuständigen Luftfahrtbehörden in der Namhaftmachung klar genannt werden;

(iii) das Fluglinienunternehmen direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Österreich und/oder von Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und/oder Staatsangehörigen der besagten Staaten steht und wirksam von diesen kontrolliert wird.

(b) im Falle eines von der Argentinischen Republik namhaft gemachten Fluglinienunternehmens

(i) das Fluglinienunternehmen im Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik niedergelassen ist, dort seinen Hauptgeschäftssitz hat und über einen gültigen Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) nach argentinischem Recht verfügt; und

(ii) von der Argentinischen Republik eine wirksame gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens ausgeübt und aufrechterhalten wird;

(iii) soweit dies nach argentinischem Recht zulässig ist, das Fluglinienunternehmen direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Argentinischen Republik und/oder von Staatsangehörigen der Argentinischen Republik und/oder anderer LACAC Mitgliedsstaaten und/oder von Staatsangehörigen der besagten Staaten steht und von diesen wirksam kontrolliert wird.

(5) Ist ein Fluglinienunternehmen im Einklang mit diesem Artikel namhaft gemacht und zugelassen worden, so kann es die vereinbarten Flugdienste, für die es namhaft gemacht wurde, zur Gänze oder teilweise betreiben; unter der Voraussetzung, dass gemäß den Bestimmungen der Artikel 12 und 16 dieses Abkommens festgelegte Tarife und Flugpläne im Hinblick auf diese Flugdienste in Kraft sind.

#### Artikel 4 Widerruf und Aussetzung der Betriebsbewilligung

- (1) Die Luftfahrtbehörden einer jeden Vertragspartei haben das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der jeweils anderen Vertragspartei auszusetzen oder jene Bedingungen, ob vorübergehend oder dauerhaft, aufzuerlegen, die sie für die Ausübung der besagten Rechte für erforderlich halten, wenn:
- (a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmens
- (i) das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen des Vertrages über die Errichtung der Europäischen Gemeinschaft gegründet wurde oder über keine gültige Betriebslizenz nach Europäischem Gemeinschaftsrecht verfügt; oder
  - (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens nicht vom EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberscheines zuständig ist, ausgeübt und aufrechterhalten wird, oder die zuständigen Luftfahrtbehörden in der Namhaftmachung nicht klar genannt werden;
  - (iii) das Fluglinienunternehmen nicht im Eigentum der Republik Österreich und/oder anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und/oder Staatsangehörigen der besagten Staaten steht und von diesen nicht wirksam kontrolliert wird.
  - (iv) das Fluglinienunternehmen bereits im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen der Argentinischen Republik und einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft zum Betrieb zugelassen ist, und wenn es durch Ausübung der Verkehrsrechte gemäß dem vorliegenden Abkommen auf einer Flugstrecke, welche einen Punkt in diesem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft beinhaltet, die durch das bilaterale Abkommen zwischen der Argentinischen Republik und diesem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft auferlegten Beschränkungen der Verkehrsrechte umgehen würde; oder
  - (v) das Fluglinienunternehmen über einen von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgestellten Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) verfügt, wobei zwischen diesem Mitgliedsstaat und der Argentinischen Republik kein bilaterales Abkommen besteht, und dieser Staat einem von der Argentinischen Republik namhaft gemachten Fluglinienunternehmen Verkehrsrechte verweigert hat;
- (b) im Falle eines von der Argentinischen Republik namhaft gemachten Fluglinienunternehmens
- (i) das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik niedergelassen ist und dort nicht seinen Hauptgeschäftssitz hat oder über keinen gültigen Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) nach argentinischem Recht verfügt; oder
  - (ii) von der Argentinischen Republik keine wirksame gesetzliche Kontrolle des

- Fluglinienunternehmens ausgeübt oder aufrechterhalten wird; oder
- (iii) das Fluglinienunternehmen nicht im Eigentum der Argentinischen Republik oder von Staatsangehörigen der Argentinischen Republik steht und wirksam von diesen kontrolliert wird, oder, soweit dies nach argentinischem Recht zulässig ist, das Fluglinienunternehmen nicht im Eigentum anderer LACAC - Mitgliedsstaaten oder von Staatsangehörigen dieser Staaten steht;
  - (iv) das Fluglinienunternehmen im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen der Republik Österreich und einem anderen LACAC - Mitgliedsstaat bereits zum Betrieb zugelassen ist und durch Ausübung der Rechte gemäß dem vorliegenden Abkommen auf einer Flugstrecke, die einen Punkt in diesen anderen LACAC - Mitgliedsstaat beinhaltet, durch das besagte andere Abkommen auferlegte Einschränkungen der Verkehrsrechte umgehen würde;
  - (v) das Fluglinienunternehmen über einen von einem LACAC - Mitgliedsstaat ausgestellten Luftverkehrsbetreiberschein (AOC) verfügt, wobei kein bilaterales Abkommen mit der Republik Österreich besteht, und dieser Staat einem von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmen Verkehrsrechte verweigert hat;
- (c) ein Fluglinienunternehmen gegenüber den die besagten Rechte gewährenden Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei nicht nachweist, dass es in der Lage ist, die Bedingungen gemäß den Gesetzen und Verordnungen, die von diesen Behörden im Einklang mit den Bestimmungen der Konvention angewandt werden, zu erfüllen; oder
- (d) ein Fluglinienunternehmen es sonst verabsäumt, die vereinbarten Flugdienste im Einklang mit den in diesem Abkommen vorgesehenen Bedingungen zu betreiben.
- (2) Sofern keine unverzüglichen Maßnahmen erforderlich sind, um weitere Verletzungen der oben genannten Gesetze und Bestimmungen zu verhindern, werden die in Absatz (1) dieses Artikels angeführten Rechte erst nach Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ausgeübt. Sofern zwischen den Luftfahrtbehörden keine anders lautenden Vereinbarungen getroffen werden, beginnen die besagten Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Datum der seitens einer Luftfahrtbehörde erfolgten Anfrage.

## **Artikel 5**

### **Anwendung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren**

- (1) Bei der Einreise in das, dem Aufenthalt im oder der Ausreise aus dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei sind die im Hoheitsgebiet geltenden Gesetze, Vorschriften und Verfahren bezüglich Betrieb und Navigation von Luftfahrzeugen durch die Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.
- (2) Die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze, Vorschriften und

Verfahren bezüglich Zulassung zu, Aufenthalt in, Transit durch oder Ausreise aus deren Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Gepäck und Fracht einschließlich Post, etwa Gesetze, Vorschriften und Verfahren bezüglich Einreise, Ausreise, Einwanderung, Reisepässe, Zölle, Devisen, Quarantäne, Gesundheits-, Veterinär- oder Hygienemaßnahmen, gelten für Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Gepäck, Fracht und Post, die vom Luftfahrzeug des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, bei der Einreise in das oder der Ausreise aus dem oder dem Aufenthalt im Hoheitsgebiet der besagten Vertragspartei.

- (3) Bei Anwendung der Zoll-, Quarantäne- und ähnlichen Bestimmungen, die in ihrem Hoheitsgebiet in Kraft sind, ist keine Vertragspartei berechtigt, ihr eigenes oder ein sonstiges Fluglinienunternehmen gegenüber einem Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei, das ähnliche internationale Flugdienste betreibt, bevorzugt zu behandeln.

#### **Artikel 6** **Sicherheit der Luftfahrt**

- (1) Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.
- (2) Die Vertragsparteien haben insbesondere folgende Bestimmungen einzuhalten: das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970, das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971, und das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988, das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991, sowie alle sonstigen multilateralen Abkommen über die Sicherheit der Luftfahrt, welche für beide Vertragsparteien verbindlich sind.
- (3) Die Vertragsparteien haben über entsprechende Aufforderung einander jede erforderliche Unterstützung zukommen zu lassen, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der besagten Luftfahrzeuge, ihrer Passagiere und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

- (4) Die Vertragsparteien haben in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten und als Anhänge zur Konvention bezeichneten Luftfahrtsicherheitsbestimmungen zu handeln, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie haben von Luftfahrzeugbetreibern, die in ihrem Hoheitsgebiet eingetragen sind, oder ihren Hauptsitz oder ständigen Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, von Luftfahrzeugbetreibern, die im Rahmen des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in ihrem Hoheitsgebiet gegründet werden und über gültige Betriebslizenzen gemäß Recht der Europäischen Gemeinschaft verfügen, sowie von Flughafenbetreibern in ihrem Hoheitsgebiet zu verlangen, dass sie die besagten Luftfahrtsicherheitsbestimmungen einhalten.
- (5) Beide Vertragsparteien kommen überein, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber dazu zu verpflichtet sind, bei der Einreise in das, der Ausreise aus dem oder dem Verweilen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im besagten Land geltenden Recht, im Falle der Republik Österreich einschließlich dem Recht der Europäischen Gemeinschaft, einzuhalten.
- (6) Jede Vertragspartei hat sicherzustellen, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen wirksam angewandt werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte vor und während des Einsteigens bzw. Beladens einer Kontrolle zu unterziehen.
- (7) Die Vertragsparteien werden auch jedes Ersuchen der jeweils anderen Vertragspartei bezüglich angemessener Sicherheitsvorkehrungen bei besonderen Bedrohungen wohlwollend behandeln.
- (8) Bei Eintreten eines Vorfalls oder Androhung der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen haben die Vertragsparteien einander durch einen erleichterten Informationsfluss und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Vorfalls oder einer derartigen Bedrohung zu unterstützen.
- (9) Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden der besagten Vertragspartei unverzügliche Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach dem Datum der Anfrage gilt als Grund für die Anwendung von Artikel 4 dieses Abkommens. In schwerwiegenden Notfällen ist jede Vertragspartei berechtigt, vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen zu ergreifen.

## Artikel 7 Flugsicherheit

- (1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die gemäß den Vorschriften und Regelungen einer Vertragspartei ausgestellt wurden oder Gültigkeit erlangt haben, einschließlich im Falle der Republik Österreich, der Gesetze und Regelungen der Europäischen Gemeinschaft, sind, sofern sie noch gültig sind, von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste anzuerkennen, vorausgesetzt diese Zeugnisse und Lizenzen entsprechen wenigstens den Mindeststandards gemäß der Konvention.
- (2) Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder vom anderen Staat verliehen wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.
- (3) Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Sicherheitsstandards in allen Bereichen bezüglich Flugzeugbesatzung, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb, welche von der anderen Vertragspartei übernommen wurden, verlangen. Diese Beratungen haben innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der Anfrage zu erfolgen.
- (4) Wenn eine Vertragspartei nach derartigen Beratungen zu der Erkenntnis gelangt, dass die andere Vertragspartei in irgendeinem Bereich jene Sicherheitsstandards nicht wirksam aufrechterhält und anwendet, wie sie wenigstens den zu dieser Zeit gemäß der Konvention festgelegten Mindeststandards entsprechen, so hat die erste Vertragspartei die jeweils andere Vertragspartei entsprechend zu informieren, ebenso wie über die Schritte, die für nötig erachtet werden, um diesen Mindeststandards zu entsprechen, und die andere Vertragspartei hat entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Artikel 4 dieses Abkommens.
- (5) Unbeschadet der in Artikel 33 der Konvention genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von oder - im Rahmen eines Mietvertrages - im Namen eines oder mehrerer Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für Flugdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Verweilens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs und der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu kontrollieren (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.
- (6) Sollte eine derartige Vorfeldinspektion oder sollten mehrere Vorfeldinspektionen Anlass geben zu:

- (a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit der Konvention festgelegten Mindeststandards entspricht, oder
- (b) ernststen Bedenken, dass es keine wirksame Wahrung und Anwendung der zur fraglichen Zeit gemäß der Konvention festgelegten Sicherheitsstandards gibt, so steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 der Konvention zu, daraus zu schließen, dass die Anforderungen, im Rahmen derer das Zeugnis bzw. die Lizenzen für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht wenigstens den gemäß der Konvention festgelegten Mindeststandards entsprechen.
- (7) Falls der Zutritt zum Zweck der Durchführung einer Vorfeldinspektion eines vom oder im Namen des Fluglinienunternehmens einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs gemäß Absatz (5) oben vom Vertreter dieses/dieser Fluglinienunternehmens/s verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz (6) oben Anlass gibt, und die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.
- (8) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines oder mehrerer Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich für den Fall auszusetzen oder abzuändern, dass die erste Vertragspartei zu dem Schluss kommt, sei es aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektionen, aufgrund von Beratungen oder aus einem anderen Grund, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs erforderlich ist.
- (9) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den oben genannten Absätzen (4) oder (8) wird beendet, sobald der Grund für die Ergreifung dieser Maßnahme wegfällt.
- (10) Sofern die Republik Österreich ein Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrechterhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Ausübung oder Wahrung der Sicherheitsstandards durch den anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Fluglinienunternehmens.

## Artikel 8

### Zollbestimmungen, Abgaben und Steuern

- (1) Die von den durch die Parteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf internationalen Flugstrecken betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit,

vorausgesetzt diese Ausrüstung und Vorräte verbleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs.

- (2) Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für die erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:
- (a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden einer Partei festgesetzten Grenzen, die im Hoheitsgebiet dieser Partei an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
  - (b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum Zwecke der Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Partei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
  - (c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Partei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.
- Es kann verlangt werden, dass das in den Unterabsätzen (a), (b) und (c) oben genannte Material unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleibt.
- (3) Die übliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Partei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Partei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Partei abgeladen werden. In jedem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.
- (4) Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Argentinische Republik daran, auf nicht diskriminierender Basis Steuern, Abgaben oder Gebühren auf Treibstoff einzuheben, der in ihrem Hoheitsgebiet zur Verwendung in Luftfahrzeugen eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der Republik Österreich bereit gestellt wird, die Flugstrecken zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik und einem anderen Mitgliedsstaat der LACAC bedienen.
- (5) Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Republik Österreich daran, auf nicht diskriminierender Basis Steuern, Abgaben oder Gebühren auf Treibstoff einzuheben, der in ihrem Hoheitsgebiet zur Verwendung in Luftfahrzeugen eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der Argentinischen Republik bereit gestellt wird, die Flugstrecken zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft bedienen.



## **Artikel 9**

### **Nutzung von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen**

- (1) Jede Vertragspartei hat sich darum zu bemühen und sicherzustellen, dass Nutzungsgebühren, die den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei von ihren zuständigen Behörden auferlegt werden bzw. deren Auferlegung von den zuständigen Behörden erlaubt wird, gerecht und angemessen sind. Sie haben auf vernünftigen wirtschaftlichen Prinzipien zu basieren.
- (2) Gebühren für die Nutzung von Flughafen- und Navigationseinrichtungen sowie Dienstleistungen, die den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei von einer Vertragspartei angeboten werden, dürfen nicht höher sein als jene, die von ihren nationalen Luftfahrzeugen bezahlt wurden, die internationale Linienstrecken bedienen.

## **Artikel 10**

### **Transit**

Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, werden lediglich einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, ausgenommen im Hinblick auf die Sicherheitsbestimmungen gemäß Artikel 6 dieses Abkommens und im Hinblick auf die Verhinderung von Gewalt, Luftpiraterie und den Handel mit Drogen und psychotropen Substanzen. Gepäck und Fracht im Transit ist von Zoll- und anderen Gebühren befreit.

## **Artikel 11**

### **Verkauf von Dienstleistungen und Überweisung von Geldern**

- (1) Im Einklang mit den jeweiligen nationalen Gesetzen und Vorschriften sind die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei berechtigt, ihre Luftverkehrsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei direkt oder nach ihrem Ermessen über Vertretungen frei zu verkaufen, und es steht jedem frei, diese Beförderungsleistungen in der lokalen Währung oder in einer frei konvertierbaren Währung, die üblicherweise von Banken in dem besagten Hoheitsgebiet gekauft wird, zu kaufen.
- (2) Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien sind berechtigt, den Überschuss der Einnahmen gegenüber den lokalen Aufwendungen, der im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verdient wurde, im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen in eine frei konvertierbare Währung zu konvertieren und in ihr Heimathoheitsgebiet zu überweisen. Konvertierung und Überweisung erfolgen ohne Einschränkungen zu dem am Tage der Überweisung für derartige Transaktionen geltenden Devisenmarktkurs. Falls kein allgemein übliches Devisenmarktkurssystem eingerichtet ist, erfolgen Konvertierung und Überweisung ohne Einschränkungen auf der Grundlage des am Datum der Überweisung geltenden

offiziellen Wechselkurses. Die eigentliche Überweisung erfolgt ohne Verzögerung und unterliegt keinerlei Gebühren ausgenommen den üblichen Bearbeitungsgebühren, die von Banken für derartige Transaktionen verrechnet werden.

- (3) Falls Zahlungen zwischen den Vertragsparteien einer besonderen Vereinbarung unterliegen, gilt die besagte Vereinbarung.

## Artikel 12 Tarife

- (1) Die vom namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei anzuwendenden Tarife für Dienste gemäß diesem Abkommen werden in angemessener Höhe festgelegt, wobei alle relevanten Faktoren gebührend berücksichtigt werden, darunter die Interessen der Nutzer, die Betriebskosten, die Merkmale des Flugdienstes (etwa Standards bezüglich Geschwindigkeit und Unterbringung), Provisionssätze, angemessene Gewinnspannen, die Tarife anderer Fluglinienunternehmen und sonstige kaufmännische Überlegungen hinsichtlich des Marktes.
- (2) Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien werden jene Tarife als nicht akzeptabel bewerten, die ungebührlich diskriminierend, unangemessen hoch oder restriktiv sind, weil eine beherrschende Stellung missbraucht wurde, oder künstlich niedrig aufgrund direkter oder indirekter Beihilfen oder Zuwendungen, oder welche zu einem Preis-Dumping führen.
- (3) Keine Luftfahrtbehörde beider Vertragsparteien wird ihre namhaft gemachten Fluglinienunternehmen anhalten, sich mit anderen Fluglinienunternehmen abzusprechen, bevor sie Tarife zur Genehmigung einreichen.
- (4) Falls dies verlangt wird bzw. über Aufforderung der Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei sind die Tarife von einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung einzureichen. Die Luftfahrtbehörden können die für Einfach- oder Rückflugtickets zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien eingereichten Tarife genehmigen oder ablehnen, sofern die Beförderung in ihrem eigenen Hoheitsgebiet ihren Ausgang nimmt.

Wenn ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei einen Tarif bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einreicht, von deren Hoheitsgebiet aus der Tarif angewendet werden soll, so gilt der Tarif als genehmigt, sofern die Luftfahrtbehörden der letzteren Vertragspartei nicht innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Erhalt der Eingabe dem einreichenden Fluglinienunternehmen eine schriftliche Mitteilung über die Ablehnung zustellen.

Bei Genehmigung von Tarifen können die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei ihrer Genehmigung jene Ablauffristen auferlegen, die sie für angemessen halten.

Wenn ein Tarif ein Ablaufdatum hat, so bleibt er bis zu diesem Datum in Kraft, sofern er nicht von dem/den betroffenen Fluglinienunternehmen zurückgezogen wird, bzw. sofern nicht vor Ablauf der Gültigkeitsfrist ein Ersatztarif eingereicht und genehmigt wird.

- (5) Keine Luftfahrtbehörde ist berechtigt, einseitige Maßnahmen zur Verhinderung des Inkrafttretens vorgeschlagener Tarife oder des Weiterbestands wirksamer Tarife für die Beförderung zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien zu ergreifen, sofern die Beförderung im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ihren Ausgang nimmt.
- (6) Auf Wunsch hat das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei über die Tarife für Beförderungen, die im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ihren Ausgang nehmen, über die festgelegten Flugstrecken in die Drittländer zu informieren.
- (7) Ungeachtet Absatz (5) oben haben die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, sofern sie glauben, dass ein Tarif für die Beförderung in ihr Hoheitsgebiet unter die in Absatz (2) oben beschriebenen Kategorien fällt, die Luftfahrtbehörden und das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei so bald wie möglich, jedoch spätestens innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach dem Datum des Erhalts der Eingabe über ihre Missbilligung in Kenntnis zu setzen.
- (8) Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien verlangen keine Einreichung zwecks Genehmigung für Frachtbeförderungstarife zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien, allerdings haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen diese spätestens vierzehn (14) Tage vor dem vorgesehenen Datum der Einführung bei den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien zum Zwecke der Beurteilung gemäß Absatz (2) und (7) dieses Artikels registrieren zu lassen. Sofern nicht innerhalb von acht (8) Tagen nach der Registrierung ein ablehnender Bescheid der Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Frachtbeförderung ihren Ausgang nimmt, bezüglich der oben genannten Frachttarife beim namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eingeht, tritt der besagte registrierte Frachttarif am genannten Datum seiner Einführung in Kraft.
- (9) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können jederzeit Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei über die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels verlangen. Diese Beratungen sind spätestens dreißig (30) Tage nach Erhalt der entsprechenden Anfrage abzuhalten. Wenn keine Einigung erzielt wird, ist die Entscheidung der Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Beförderung ihren Ausgang nimmt, maßgeblich.
- (10) Unbeschadet der Bestimmungen dieses Artikels unterliegen die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Argentinischen Republik für eine Beförderung zur Gänze innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu verrechnenden Tarife dem Recht der Europäischen Gemeinschaft, und die von dem/den namhaft

gemachten Fluglinienunternehmen der Republik Österreich für die Beförderung zwischen dem Hoheitsgebiet der Argentinischen Republik und einem anderen LACAC - Mitgliedsstaat zu verrechnenden Tarife unterliegen den argentinischen Rechtsvorschriften.

- (11) Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei haben das Recht, Verletzungen von Tarifen und Geschäftsbedingungen, die von einem Fluglinienunternehmen, einem Fluggast oder Spediteur, einem Reiseveranstalter oder Luftfrachtführer begangen werden, zu untersuchen.

### **Artikel 13 Kapazität**

- (1) Jede Partei gibt den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der jeweils anderen Partei in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit, hinsichtlich des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.
- (2) Beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei die Interessen der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um die von letzteren zur Gänze oder teilweise auf denselben Flugstrecken erbrachten Dienste nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.
- (3) Die vereinbarten Flugdienste, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien betrieben werden, haben sich stark an den Anforderungen der Öffentlichkeit bezüglich Beförderung auf den festgelegten Flugstrecken zu orientieren und haben primär auf die Bereitstellung, zu einem vernünftigen Auslastungsfaktor, geeigneter Kapazitäten für den derzeitigen und geschätzten zukünftigen Bedarf an Beförderungsleistungen für Fluggäste und/oder Fracht, einschließlich Post, aus dem oder in das Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche das Fluglinienunternehmen namhaft macht, abzielen. Die Bereitstellung von Beförderungsleistungen für Fluggäste und/oder Fracht, einschließlich Post, die sowohl an Bord genommen als auch an Punkten auf den festgelegten Strecken in den Hoheitsgebieten anderer Staaten abgeladen werden als in jenem, der das Fluglinienunternehmen namhaft macht, erfolgt im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen, dass die Kapazität Folgendem entsprechen soll:
- (a) dem Beförderungsbedarf in bzw. aus dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat;
  - (b) dem Beförderungsbedarf des Gebiets, durch das die vereinbarten Flugdienste geführt werden, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsdienste, die von Fluglinienunternehmen der das Gebiet umfassenden Staaten eingerichtet wurden; und
  - (c) den Anforderungen eines durchgehenden Flugbetriebs.
- (4) Unbeschadet der obigen Ausführungen ist die Kapazität zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zu vereinbaren.

#### **Artikel 14**

##### **Wechsel des Luftfahrzeugs**

- (1) Jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen kann auf alle Flügen auf den vereinbarten Flugdiensten und nach eigenem Ermessen die Luftfahrzeuge im Vertragsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei oder an einem Punkt entlang der festgelegten Flugstrecken wechseln, vorausgesetzt:
  - (a) die nach dem Punkt des Luftfahrzeugwechsels eingesetzten Luftfahrzeuge werden in Abstimmung mit den ankommenden oder abgehenden Luftfahrzeugen, je nach Situation, geplant;
  - (b) dass bei Luftfahrzeugwechsel im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und wenn mehr als ein Luftfahrzeug über den Punkt des Wechsels hinaus betrieben wird, maximal ein derartiges Luftfahrzeug von gleicher Größe und keines größer als das Luftfahrzeug sein darf, das in der dritten und vierten Luftfreiheit eingesetzt wird.
- (2) Für den Zweck des Luftfahrzeugwechsels kann ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen seine eigene Ausrüstung sowie, vorbehaltlich der nationalen Regelungen, gemietete Ausrüstung verwenden und kann im Rahmen gewerblicher Vereinbarungen mit einem anderen Fluglinienunternehmen, wie in Artikel 15 ausgeführt, operieren.
- (3) Ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen kann unterschiedliche oder identische Flugnummern für Sektoren seines Luftfahrzeugwechsels verwenden.

#### **Artikel 15**

##### **Code-Sharing**

- (1) Für den Betrieb oder das Bereithalten von Flugdiensten auf den festgelegten Flugstrecken kann jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen (vertragliche Abnahme von Teilkapazitäten) abschließen mit:
  - (a) einem oder mehreren Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei;
  - (b) einem oder mehreren Fluglinienunternehmen einer dritten Partei. Sollte die besagte dritte Partei vergleichbare Vereinbarungen zwischen den Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei und anderen Fluglinienunternehmen für Flugdienste in, aus und über das besagte Drittland nicht autorisieren oder erlauben, so haben die Luftfahrtbehörden der betroffenen Vertragspartei das Recht, derartige Vereinbarungen nicht zu akzeptieren.
- (2) Die obigen Bestimmungen unterliegen jedoch der Bedingung, dass alle Fluglinienunternehmen in diesen Vereinbarungen:

- (a) über die zugrunde liegenden Verkehrsrechte verfügen und den Grundsätzen dieses Abkommens entsprechen;
  - (b) der Auflage für derartige Vereinbarungen seitens der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien entsprechen, und
  - (c) den Konsumenten angemessene Informationen bezüglich der besagten Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen liefern.
- (3) Die Code-Sharing-Fluglinienunternehmen müssen die vorgeschlagenen Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen spätestens sechzig (60) Tage vor ihrer vorgesehenen Einführung bei den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einreichen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden. Die besagten Code-Sharing- und Blocked-Space-Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

#### **Artikel 16 Flugpläne**

- (1) Ein von einer Vertragspartei namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen hat spätestens dreißig (30) Tage im Voraus den Flugplan seiner beabsichtigten Flugdienste bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen, wobei die Frequenz, der Luftfahrzeugtyp, die Flugzeiten, Anordnung und Anzahl der Sitze, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollen, sowie der Gültigkeitszeitraum des Flugplans anzugeben sind. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden.
- (2) Wenn ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen zusätzliche Flüge neben den in den Flugplänen bereits angeführten betreiben möchte, hat es bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um Bewilligung anzusuchen. Dieses Ansuchen ist in der Regel mindestens zwei (2) Arbeitstage vor Betrieb der besagten Flüge vorzulegen.

#### **Artikel 17 Vertretung der Fluglinienunternehmen**

- (1) Dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei ist es auf gegenseitiger Basis gestattet, seinen Vertreter sowie kaufmännisches, technisches und sonstiges spezialisiertes Personal, das nach menschlichem Ermessen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste erforderlich ist, in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu entsenden und dort zu belassen.
- (2) Vertreter und Personal unterliegen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geltenden Gesetzen und Vorschriften.

- (3) Vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Vorschriften im jeweiligen Hoheitsgebiet haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ein oder mehrere Büros zur Förderung des Luftverkehrs und des Verkaufs der Luftbeförderungsleistungen einzurichten.

### **Artikel 18** **Bodenabfertigung**

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei, im Falle der Republik Österreich einschließlich des Rechts der Europäischen Gemeinschaft, verfügt jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei über das Recht, seine eigene Bodenabfertigung (Selbstabfertigung) durchzuführen oder wahlweise über das Recht, unter autorisierten Dienstleistern, die Bodenabfertigungsdienste ganz oder zum Teil erbringen, auszuwählen. Wenn solche Gesetze und Vorschriften eine Selbstabfertigung einschränken oder ausschließen, und wenn kein wirksamer Wettbewerb zwischen Leistungsanbietern besteht, die Bodenabfertigungsleistungen bereitstellen, wird hinsichtlich des Zuganges zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsleistungen, die von einem oder mehreren Dienstleistern bereit gestellt werden, jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen auf nicht diskriminierende Weise behandelt.

### **Artikel 19** **Beistellung von Informationen**

Die Luftfahrtbehörden und die Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei haben den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei auf Wunsch periodische statistische Unterlagen oder ähnliche Informationen im Zusammenhang mit dem Beförderungsvolumen des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens auf den in diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken zur Verfügung zu stellen, soweit dies nach menschlichem Ermessen zur Überprüfung des Betriebs der vereinbarten Flugdienste erforderlich ist.

### **Artikel 20** **Beratungen**

- (1) Im Geiste einer engen Zusammenarbeit sollten die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit miteinander kommunizieren, entweder durch Besprechungen oder mittels Korrespondenz, um eine enge Kooperation in allen die Umsetzung dieses Abkommens betreffenden Angelegenheiten zu gewährleisten.
- (2) Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen zu einem mit diesem Abkommen zusammenhängenden Problem verlangen. Diese Beratungen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab dem Datum der Zustellung der Anfrage durch die andere Vertragspartei, soweit zwischen den Vertragsparteien nichts Anderes vereinbart wurde.

## **Artikel 21**

### **Änderungen**

- (1) Wenn es eine der Vertragsparteien für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Abkommens abzuändern, so tritt die besagte Änderung, sofern sie tatsächlich vereinbart wird, in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel über die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Verfahren informiert haben. Die besagte Änderung tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Parteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für deren Inkrafttreten im Rahmen der jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.
- (2) Änderungen des Anhangs dieses Vertrages können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Derartige Änderungen treten am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Parteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für deren Inkrafttreten im Rahmen ihrer jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.
- (3) Falls ein allgemeines multilaterales Abkommen über den internationalen Luftverkehr in Kraft tritt, das die Beziehungen zwischen den beiden Vertragsparteien beeinflusst, so ist das vorliegende Abkommen so abzuändern, dass es den Bestimmungen des besagten multilateralen Abkommens entspricht, sofern dessen Bestimmungen von beiden Vertragsparteien akzeptiert wurden.

## **Artikel 22**

### **Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

- (1) Falls zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge entstehen, haben die Vertragsparteien zunächst zu versuchen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.
- (2) Wenn die Vertragsparteien durch Verhandlung keine Einigung erzielen, können sie vereinbaren, den Streit einer bestimmten Person oder einem bestimmten Gremium zur Entscheidung übertragen, oder der Streit kann auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei je ein Schiedsrichter von jeder Vertragspartei benannt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum des Erhalts einer Mitteilung durch eine Vertragspartei von der jeweils anderen auf diplomatischem Wege, worin um eine schiedsgerichtliche Beilegung des Streits ersucht wird, einen Schiedsrichter zu bestellen, und der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter



bestellt, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder Partei ersucht werden, je nach Situation einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen.

In einem solchen Fall hat der dritte Schiedsrichter Staatsangehöriger eines Drittstaates zu sein und fungiert als Vorsitzender des Schiedsgerichts.

- (3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.
- (4) Solange eine Vertragspartei oder das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei die gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangene Entscheidung nicht befolgt, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte einschränken, aussetzen oder widerrufen, die sie der säumigen Vertragspartei kraft dieses Abkommens eingeräumt hat.
- (5) Jede Vertragspartei hat die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters selbst zu tragen. Die verbleibenden Kosten des Schiedsgerichts werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

#### **Artikel 23** **Registrierung**

Dieses Abkommen und jede Abänderung desselben sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

#### **Artikel 24** **Beendigung**

Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, das vorliegende Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung seitens der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

#### **Artikel 25** **Inkrafttreten**

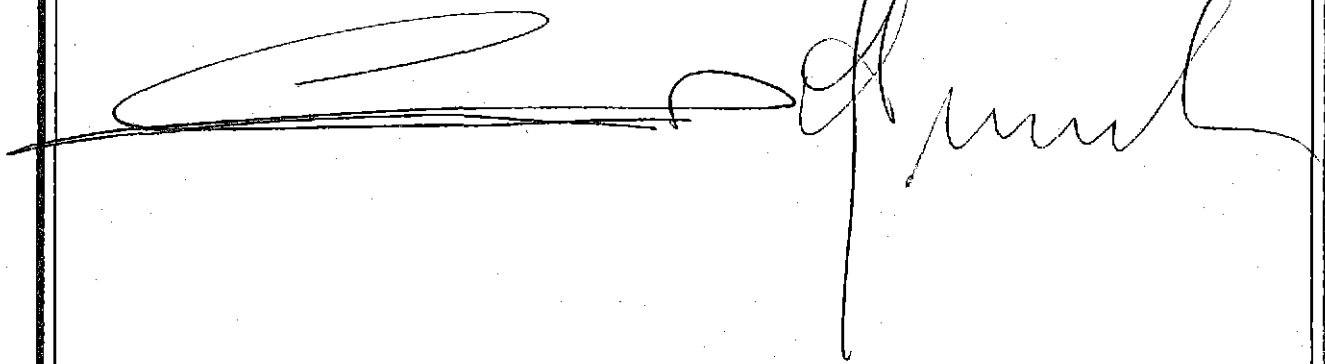
Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Parteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel

davon in Kenntnis gesetzt haben, dass die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

Geschehen zu Buenos Aires, am heutigen Neunter Mai, 2008. In dreifacher Ausfertigung in spanischer, deutscher und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei abweichenden Auslegungen ist der englische Text maßgeblich.

Für die Regierung der  
argentinischen Republik

Für die Österreichische  
Bundesregierung

The image shows two handwritten signatures. The signature on the left is for the Argentine Republic, and the signature on the right is for the Austrian Federal Government. Both signatures are written in dark ink and are positioned below their respective official titles.

## Anhang

### Abschnitt I

Flugstrecken, die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Argentinischen Republik betrieben werden sollen:

Ausgangspunkt	Zwischenpunkte	Bestimmungspunkte	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Argentinischen Republik	Punkte auf dem amerikanischen Kontinent, dem afrikanischen Kontinent und auf dem europäischen Kontinent	Punkte in der Republik Österreich	Punkte auf dem europäischen Kontinent, dem afrikanischen Kontinent und auf dem asiatischen Kontinent

### Abschnitt II

Flugstrecken, die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Republik Österreich betrieben werden sollen:

Ausgangspunkt	Zwischenpunkte	Bestimmungspunkte	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Republik Österreich	Punkte auf dem europäischen Kontinent, dem afrikanischen Kontinent und auf dem amerikanischen Kontinent	Punkte in der Argentinischen Republik	Punkte auf dem amerikanischen Kontinent und dem afrikanischen Kontinent

### Anmerkungen:

1. Die Flugstrecken können in beiden Richtungen betrieben werden.
2. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen kann es auf beliebigen bzw. allen Flügen unterlassen, einen der oben genannten Punkte anzufliegen, vorausgesetzt die vereinbarten Flugdienste auf diesen Strecken beginnen an einem Punkt im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft macht.

**AIR SERVICES AGREEMENT**  
**BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE**  
**ARGENTINE REPUBLIC**  
**AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT**

The Government of the Argentine Republic and the Austrian Federal Government, hereinafter referred to as Contracting Parties;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944; and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between their respective territories and beyond;

Have agreed as follows:

**Article 1**  
**Definitions**

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

- a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Austria the Ministry of Transport, Innovation and Technology and, in the case of the Argentine Republic, the Ministry of Federal Planning, Public Investment and Services - Transport Secretariat - Under Secretariat of Air Commercial Transport, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
- c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the routes specified in conformity with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement;

- d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "capacity" in relation to agreed services means the available seat capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- f) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- g) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- h) the term "LACAC" means the Latin American Civil Aviation Commission.

## Article 2 Traffic Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services by a designated airline or airlines over the routes specified in the appropriate section of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
- (2) Subject to the provisions of this Agreement the designated airline or airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
  - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
  - (c) to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party; and

- (d) to embark and disembark in the territory of the third countries at the points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex.
- (3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2) (a) and (b) of this Article.
- (4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### **Article 3**

#### **Designation and Operating Authorization**

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties through diplomatic channel.
- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
  - (a) in the case of an airline designated by the Republic of Austria:
    - (i) the airline is established in the territory of the Republic of Austria under the Treaty establishing the European Community and has a

valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation;
- (iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by the Republic of Austria and/or nationals of the Member States and/or nationals of such states.

(b) in the case of an airline designated by the Argentine Republic:

- (i) the airline is established and has its principal place of business in the territory of the Argentine Republic and has a valid Air Operators Certificate (AOC) in accordance with Argentine law;
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Argentine Republic;
- (iii) as far as it is allowed by Argentine law, the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by the Argentine Republic and/or nationals of the Argentine Republic and/or by other LACAC Member States and/or nationals of such states.

(5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that tariffs and timetables established in accordance with the provisions of Articles 12 and 16 of this Agreement are in force in respect of these services.

#### **Article 4**

##### **Revocation and Suspension of Operating Authorization**

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Austria

- (i) the airline is not established in the territory of the Republic of Austria under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law;

- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Argentine Republic and another Member State of the European Community and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State of the European Community, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by the bilateral agreement between the Argentine Republic and that other Member State of the European Community; or
  - (iv) the airline has an Air Operators Certificate (AOC) issued by a Member State of the European Community that has no bilateral agreement with the Argentine Republic and traffic rights have been denied by that State to an airline designated by the Argentine Republic;
- (b) in the case of an airline designated by the Argentine Republic:
- (i) the airline is not established and has not its principal place of business in the territory of the Argentine Republic or does not have a valid Air Operators Certificate (AOC) in accordance with Argentine law;
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Argentine Republic;
  - (iii) the airline is not owned and effectively controlled by the Argentine Republic or nationals of the Argentine Republic or, as far as it is allowed by Argentine law, the airline is not owned by other LACAC Member States or nationals of such States;
  - (iv) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Austria and another LACAC Member State, and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other LACAC Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement;
  - (v) the airline has an Air Operators Certificate (AOC) issued by a Member State of LACAC that has no bilateral agreement with the Republic of Austria and traffic rights have been denied by that State to an airline designated by the Republic of Austria.
- (c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and



regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or

(d) an airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed by this Agreement.

(2) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either aeronautical authorities.

#### **Article 5**

##### **Application of Laws, Regulations and Procedures**

- (1) While entering, being within or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied by the other Contracting Party's airlines.
- (2) The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage, and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.
- (3) In the application of customs, quarantine and similar regulations in force in its territory, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

#### **Article 6**

##### **Aviation Security**

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
- (2) The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of

Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on March 1, 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

- (3) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Austria operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
- (5) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Austrian Republic, European Community law.
- (6) Each Contracting Party shall secure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.
- (7) Each Contracting Party shall also give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate

consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a month period.

#### Article 7 Aviation Safety

- (1) Certificates of airworthiness, certificate of competency and licenses issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Austria, the laws and regulations of the European Community, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licenses are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.
- (2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party or by the other State.
- (3) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
- (4) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
- (5) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under the lease agreement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
- (6) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

(7) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (5) above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (6) above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

(8) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(9) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (4) or (8) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(10) Where the Republic of Austria has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

#### **Article 8**

##### **Customs Provisions, Duties and Taxes**

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

- (2) There shall also be exemption from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed;
- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Party, within limits fixed by the authorities of said Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Party;
  - (b) spare parts entered into the territory of either Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airlines of the other Party;
  - (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airlines of the other Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

Material referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, as well as the material and supplies retained on board the aircraft of either Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In each case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

(4) Nothing in this agreement shall prevent the Argentine Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline by the Republic of Austria that operates between a point in the territory of the Argentine Republic and another point in the territory of the Argentine Republic and another Member State of Latin-American Civil Aviation Commission -LACAC-.

(5) Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Austria from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in a aircraft of a designated airline of the Argentine Republic that operates between a point in the territory of the Republic of Austria and another point in the territory of the Republic of Austria or in the territory of another European Community Member State.

#### **Article 9** **Use of Airports and Aviation Facilities**

- (1) Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are fair and reasonable. They shall be based on sound economic principles.
- (2) Charges imposed by the competent authorities from a Contracting Party for the use of airport and navigation facilities and services to the designated airlines of the other

Contracting Party shall not be higher than those charges imposed to the national aircraft when operating on scheduled international services.

#### **Article 10**

##### **Transit**

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of violence, air piracy and trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, to no more than a simplified control. Baggage and freight in transit shall be exempt from customs duties and other charges.

#### **Article 11**

##### **Sale of Services and Transfer of Funds**

- (1) In accordance with the respective national laws and regulations, the designated airlines of one Contracting Party shall have the right to sell freely its or theirs air transport services in the territory of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such transportation in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.
- (2) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory in accordance with the foreign exchange regulations, the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the prevailing foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. In the case that the prevailing foreign exchange market rate system is not established, the conversion and remittance shall be performed without restrictions on the basis of the official exchange rate applicable on the date the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
- (3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

#### **Article 12**

##### **Tariffs**

- (1) The tariffs to be applied by the designated airline of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), commission rates, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial consideration in the market place.

- (2) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or are resulting in the price dumping.
- (3) Neither of the aeronautical authorities of both Contracting Parties will require their designated airlines to consult other airlines before filing tariffs for approval, nor they will prevent such consultation.
- (4) If so required or upon request of any Contracting Party, the tariffs shall be filed by a designated airline at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction with aeronautical authorities of both Contracting Parties. The aeronautical authorities may approve or disapprove tariffs filed for one way or round trip carriage between the territories of the two Contracting Parties which commences in their own territory.

When a designated airline of one Contracting Party has filed a tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party from whose territory the tariff is to be applied, such tariff will be treated as having been approved, unless within fourteen (14) days after the date of receipt of filing the aeronautical authorities of the latter Contracting Party have served a written notice of disapproval to the filing airline.

In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

- (5) Neither of the aeronautical authorities shall take a unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for carriage between the territories of the two Contracting Parties commencing in the territory of the other Contracting Party.
- (6) Upon request, the designated airline of one Contracting Party shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party tariffs for carriage commencing in the territory of this other Contracting Party over the specified routes to the third countries.
- (7) Notwithstanding paragraph (5) above, where the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that a tariff for the carriage to its territory falls within the categories described in paragraph (2) above, they shall give notice of disapproval to the aeronautical authorities and the designated airline of the other Contracting Party as soon as possible or at least within fourteen (14) days of the date of filing being received by them.

- (8) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for carriage of cargo between points in the territories of the Contracting Parties, however the designated airlines shall register them at least fourteen (14) days before proposed date of introduction with aeronautical authorities of both Contracting Parties for the purpose of assessment pursuant to paragraphs (2) and (7) of this Article. Unless notice of disapproval with above mentioned cargo tariffs is received by the designated airline concerned from the aeronautical authorities of the Contracting Party in which territory the cargo transportation commences within eight (8) days from registration, such registered cargo tariff will take effect on the indicated date of introduction.
- (9) The aeronautical authorities of either Contracting Party may, at any time, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on the application of the provisions of this Article. Such consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If no agreement is reached, the decision of the aeronautical authorities of a Contracting Party in whose territory the carriage originates shall prevail.
- (10) Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Argentine Republic for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law and, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Republic of Austria for carriage between the territory of the Argentine Republic and another LACAC member State shall be subject to Argentine regulations.
- (11) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to investigate violations of tariffs and sales conditions committed by any airline, passenger or freight agent, tour organizer or freight forwarder.

### Article 13 Capacity

- (1) Each Party shall grant a fair and equal opportunity to the airlines of the other Party to compete in proving the international air transportation governed by this Agreement.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the



airline. Provision of the carriage of passengers and/or cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States, other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
  - (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area; and
  - (c) the requirements of through airline operation.
- (4) Notwithstanding the above provisions, capacity shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

#### **Article 14** **Change of Aircraft**

- (1) Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its options change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:
- (a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;
  - (b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used in the third and fourth freedom sector.
- (2) For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment and may operate under commercial arrangements with another airline, as establish in Article 15.
- (3) A designated airline may use different or identical flight numbers for sectors of its change of aircraft operations.

#### **Article 15** **Code-sharing**

- (1) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:

- (a) an airline or airlines of either Contracting Party;
  - (b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
- (2) The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
- (a) hold the underlying traffic rights and meet the principles of this Agreement,
  - (b) meet the requirement applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and
  - (c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.
- (3) The code-sharing airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

#### **Article 16**

##### **Timetables**

- (1) An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the respective aeronautical authority.
- (2) If a designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.

#### **Article 17**

##### **Airline Representation**

- (1) The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representative and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.

- (2) The representative and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.
- (3) Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party an office or offices for *promotion of air transportation* and sale of the air transportation services.

#### **Article 18** **Ground Handling**

Subject to the laws and regulations of the respective Contracting Party including, in the case of the Austrian Republic, European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (self-handling) or, at its option, the right to select among authorised suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

#### **Article 19** **Provision of Information**

The aeronautical authorities and the airlines of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services.

#### **Article 20** **Consultations**

- (1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have from time to time communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close collaboration in all matters affecting the implementation of this Agreement.
- (2) Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the delivery of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

## **Article 21**

### **Amendments**

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed, shall come into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional procedures by an exchange of diplomatic notes. The date of exchange of notes will be the date of delivery of the latter of these two notes.
- (2) Amendments to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities or other competent authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for their entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.
- (3) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

## **Article 22**

### **Settlement of Disputes**

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this agreement and its Annexes thereto, the Contracting Parties shall, in the first place endeavor to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrator, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

In such a case the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

- (3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this article.
- (4) If any so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
- (5) Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitration tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

### **Article 23 Registration**

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the *International Civil Aviation Organization*.

### **Article 24 Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the *International Civil Aviation Organization*. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the delivery of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of delivery by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the delivery of the notice to the *International Civil Aviation Organization*.

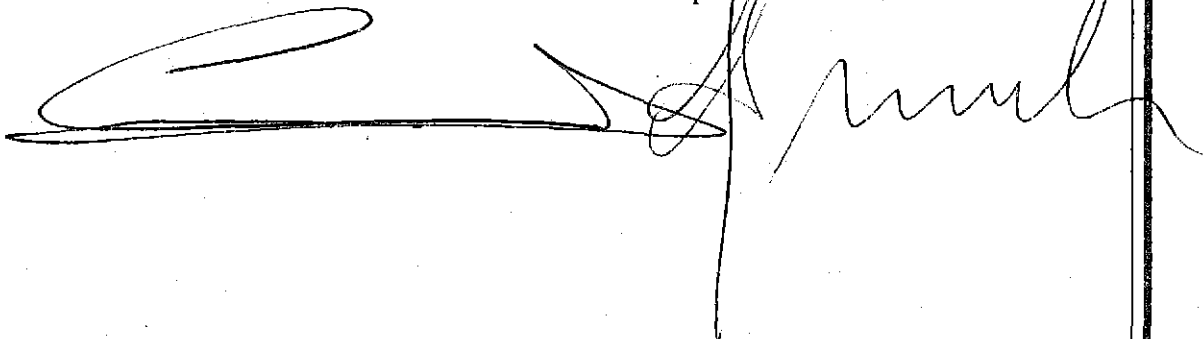
### **Article 25 Entry into force**

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

Done at Buenos Aires, this ninth day of May, 2008, in three originals in the Spanish, German and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the  
Argentine Republic

For the Government of the  
Republic of Austria

The image shows two handwritten signatures. The signature on the left is for the Argentine Republic, featuring a large, stylized 'S' shape. The signature on the right is for the Republic of Austria, consisting of a series of connected loops and a long vertical stroke extending downwards.

## Annex

### Section I

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Austria:

points of origin	Intermediate points	points of destination	beyond points
points in the Republic of Austria	points in the continent of Europe, the continent of Africa and the continent of America	points in the Argentine Republic	points in the continent of America and the continent of Africa

### Section II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Argentine Republic:

Points of origin	Intermediate points	points of destination	beyond points
Points in the Argentine Republic	points in the continent of America, the continent of Africa and the continent of Europe	points in the Republic of Austria	points in the continent of Europe, the continent of Africa and the continent of Asia

#### Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airline may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of the Contracting Party designating the airline.