



Sbírka zákonů a mezinárodních smluv

ČESKÁ REPUBLIKA

Zpřístupněna dne 12. srpna 2025

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 291/2025 Sb.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání
Dohody mezi vládou České republiky a vládou
Argentinské republiky o leteckých službách

291

SDĚLENÍ

Ministerstva zahraničních věcí

**o sjednání Dohody mezi vládou České republiky
a vládou Argentinské republiky o leteckých službách**

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 31. března 2011 byla v Buenos Aires podepsána Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Argentinské republiky o leteckých službách.

S Dohodou vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky Dohodu ratifikoval.

Dohoda vstoupila v platnost na základě svého článku 25 dne 25. prosince 2024.

České znění Dohody a anglické znění, jež je pro její výklad rozhodné, se vyhláší současně.

Ministr:

v z. JUDr. Smolek, Ph.D., LL.M., v. r.

vrchní ředitel sekce právní a konzulární

Příloha č. 1

Znění mezinárodní smlouvy v českém jazyce

Dohoda

mezi

vládou České republiky

a

vládou Argentinské republiky

o leteckých službách

Vláda České republiky a vláda Argentinské republiky, dále uváděné jako smluvní strany;

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944, a

vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za územími svých států,

se dohodly takto:

ČLÁNEK 1

(Definice)

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výraz „Úmluva“ znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví sjednanou v Chicagu dne sedmého prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy a jakoukoli změnu příloh nebo Úmluvy podle jejích článků 90 a 94, pokud byly tyto přílohy a změny přijaty státy obou smluvních stran;
- (b) výraz „letecké úřady“ znamená v případě České republiky Ministerstvo dopravy a v případě Argentinské republiky Ministerstvo federálního plánování, veřejných investic a služeb – Sekce dopravy – Národní správa civilního letectví, nebo, v obou případech, kteroukoli jinou osobu nebo orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady;
- (c) výraz „určený letecký podnik“ znamená každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (1) této dohody;
- (d) výrazy „území“, „letecká dopravní služba“, „mezinárodní letecká dopravní služba“, „letecký podnik“ a „přistání pro potřeby nikoli obchodní“ mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článcích 2 a 96 Úmluvy;

- (e) výraz „kapacita“ ve vztahu k dohodnutým službám znamená nabízenou sedadlovou kapacitu letadla používaného při těchto službách, násobenou počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky;
- (f) výraz „tarif“ znamená ceny, které mají být zaplacený za přepravu cestujících, zavazadel a zboží (s výjimkou náhrad a podmínek za přepravu poštovních zásilek) a podmínky, za kterých se tyto ceny používají, včetně provizí placených při přepravě za zprostředkovatelské služby, poplatky a podmínky za jakékoli vedlejší služby k této přepravě, které jsou nabízeny leteckými podniky a rovněž zahrnuje jakékoli podstatné výhody poskytované v souvislosti s přepravou;
- (g) výraz „Příloha“ znamená Přílohu k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 21 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu;
- (h) výraz „LACAC“ znamená Komisi civilního letectví Latinské Ameriky.

ČLÁNEK 2

(Přepravní práva)

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky na linkách stanovených v příslušné části Přílohy. Tyto služby a linky jsou dále nazývány „dohodnuté služby“ a „stanovené linky“.
- (2) Podle ustanovení této dohody určený letecký podnik nebo letecké podniky každé smluvní strany požívají při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
 - (a) létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany;
 - (b) přistávat na území státu druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní;
 - (c) nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany v místech stanovených v Příloze cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené nebo pocházející z místa nebo míst na území státu první smluvní strany; a
 - (d) nakládat a vykládat na územích třetích států v místech stanovených v Příloze cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek, odděleně nebo v kombinaci, určené nebo pocházející z míst na území státu druhé smluvní strany, stanovených v Příloze.
- (3) Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určené podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci (2) (a) a (b) tohoto článku.
- (4) V odstavci (2) tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určenému leteckému podniku nebo podnikům jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.

ČLÁNEK 3

(Určení a provozní oprávnění)

- (1) Každá smluvní strana má právo určit letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb pro svoji potřebu a odvolat určení kteréhokoli leteckého podniku nebo nahradit dříve určený jiným leteckým podnikem. Toto určení se provádí písemným oznámením mezi leteckými úřady obou smluvních stran diplomatickou cestou.

- (2) Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení podle ustanovení odstavce (3) a (4) tohoto článku určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
- (3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (4) Letecký úřad každé smluvní strany má právo odmítnout přijmout určení leteckého podniku a odmítnout udělit provozní oprávnění uvedené v odstavci (2) tohoto článku, nebo uložit takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli smluvní strana nemá důkaz, že:
 - (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie;
 - (ii) je skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad; a
 - (iii) je tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu nebo státními příslušníky těchto států;
 - (b) v případě leteckého podniku určeného Argentinskou republikou
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území Argentinské republiky a má platné osvědčení leteckého dopravce (AOC) v souladu s argentinským právem;
 - (ii) je skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku vykonávána a udržována Argentinskou republikou; a
 - (iii) má tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Argentinské republiky nebo je tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a skutečně kontrolován Argentinskou republikou nebo státními příslušníky Argentinské republiky v souladu s argentinským právem nebo, pokud to umožňuje argentinské právo, jinými členskými státy LACAC nebo státními příslušníky těchto států.
- (5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že tarify a letové řády stanovené podle ustanovení článků 12 a 16 této dohody jsou pro tyto služby v platnosti.

ČLÁNEK 4

(Odvolání a pozastavení provozního oprávnění)

- (1) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zrušit provozní oprávnění nebo pozastavit výkon práv stanovených v článku 2 této dohody určenému leteckému podniku druhé smluvní strany nebo uložit pro využívání těchto práv dočasně nebo trvale podmínky, které považuje za nezbytné, jestliže:

- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie; nebo
 - (ii) není skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad; nebo
 - (iii) není tento letecký podnik vlastněn přímo nebo prostřednictvím většinového vlastnictví a skutečně kontrolován členskými státy Evropské unie nebo Evropského sdružení volného obchodu nebo státními příslušníky těchto států; nebo
 - (iv) je tento letecký podnik již oprávněn k provozu podle dvoustranné dohody mezi Argentinskou republikou a jiným členským státem Evropské unie a vykonáváním přepravních práv podle této dohody na lince, která zahrnuje místo v tomto jiném členském státě Evropské unie, by se obcházela omezení přepravních práv, která na tato přepravní práva uvalila dvoustranná dohoda mezi Argentinskou republikou a tímto jiným členským státem Evropské unie; nebo
 - (v) je tento letecký podnik držitelem osvědčení leteckého dopravce (AOC) vydaného členským státem Evropské unie, který nemá dvoustrannou dohodu s Argentinskou republikou, a leteckému podniku určenému Argentinskou republikou byla odmítnuta přepravní práva tímto členským státem;
- (b) v případě leteckého podniku určeného Argentinskou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území Argentinské republiky nebo nemá platné osvědčení leteckého dopravce (AOC) v souladu s argentinským právem; nebo
 - (ii) není skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku vykonávána nebo udržována Argentinskou republikou; nebo
 - (iii) nemá tento letecký podnik hlavní sídlo podnikání na území Argentinské republiky nebo není letecký podnik vlastněn a skutečně kontrolován Argentinskou republikou nebo státními příslušníky Argentinské republiky v souladu s argentinským právem nebo, pokud to umožňuje argentinské právo, jinými členskými státy LACAC nebo státními příslušníky těchto států; nebo
 - (iv) je tento letecký podnik již oprávněn k provozu podle dvoustranné dohody mezi Českou republikou a jiným členským státem LACAC a vykonáváním přepravních práv podle této dohody na lince, která zahrnuje místo v tomto jiném členském státě LACAC, by se obcházela omezení přepravních práv, která na tato přepravní práva uvalila takováto jiná dohoda;
- (c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s Úmluvou tento úřad uplatňuje; nebo
- (d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.

- (2) Pokud není nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku se uplatní pouze po konzultaci s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Pokud není leteckými úřady dohodnuto jinak, jsou tyto konzultace mezi leteckými úřady obou smluvních stran zahájeny do šedesáti (60) dnů od data požadavku učiněného kterýmkoli leteckým úřadem.

ČLÁNEK 5

(Uplatňování zákonů, předpisů a postupů)

- (1) Při vstupu, pobytu a výstupu z území státu jedné smluvní strany musí být leteckými podniky druhé smluvní strany dodržovány zákony, předpisy a postupy platné na území státu této smluvní strany, vztahující se na provoz a navigaci letadel.
- (2) Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, přistěhovalectví, cestovních dokladů, cel, měnových, karanténních, zdravotních a veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádky, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.
- (3) Při uplatňování celních, karanténních a podobných předpisů platných na území jejího státu nedává žádná smluvní strana přednost svému vlastnímu nebo kterémukoli jinému leteckému podniku před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

ČLÁNEK 6

(Ochrana letectví)

- (1) Smluvní strany si navzájem znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich závazek chránit bezpečnost civilního letectví před nezákonnými činy tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) Smluvní strany jednají zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971 a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991 a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu letectví, která je závazná pro státy obou smluvních stran.
- (3) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům nezákonného zmocnění se civilních letadel a jiných nezákonných činů proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany jednají ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel zapsaní v jejich rejstříku nebo kteří mají hlavní sídlo

podnikání nebo stálé sídlo na území států smluvních stran nebo v případě České republiky provozovatelé letadel zřízení na jejím území podle Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie a provozovatelé letišť na území jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.

- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu s právními předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky.
- (6) Každá smluvní strana zajistí, že na území jejího státu se účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel, zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání.
- (7) Každá smluvní strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu nezákonného zmocnění se civilního letadla nebo jiného nezákonného činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, smluvní strany si vzájemně pomohou usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními, směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do jednoho (1) měsíce od data takové žádosti je důvodem k uplatnění článku 4 této dohody. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli smluvní strana provést prozatímní opatření před uplynutím měsíční lhůty.

ČLÁNEK 7

(Bezpečnost letectví)

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně právních předpisů Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že požadavky na splnění náležitostí nutných k vydání těchto osvědčení a průkazů alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální normy, stanovené podle Úmluvy.
- (2) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou smluvní stranou nebo jiným státem.
- (3) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v kterékoli oblasti vztahující se na posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne požádání.
- (4) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana neúčinně udržuje a vykonává bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby bylo dosaženo souladu s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných

opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů, nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.

- (5) Bez ohledu na povinnosti uvedené v článku 33 Úmluvy je dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem nebo leteckými podniky jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území státu druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobeno inspekci oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „inspekce na stojánce“), za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.
- (6) Jestliže jakákoli inspekce na stojánce nebo série inspekcí na stojánce povede:
 - (a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou, nebo
 - (b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a vykonávány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou,má smluvní strana provádějící inspekci, pro účely článku 33 Úmluvy, právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky, za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.
- (7) V případě, že přístup k provedení inspekce letadla na stojánce, provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (5) tohoto článku, je odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku nebo leteckých podniků, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (6) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.
- (8) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě inspekce na stojánce, série inspekcí na stojánce, odepření přístupu k inspekci na stojánce, konzultací nebo jiných zjištění, že okamžitá opatření jsou nezbytná pro bezpečný provoz leteckého podniku.
- (9) Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavce (4) nebo (8) tohoto článku se zruší jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.
- (10) V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulatorní kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, práva druhé smluvní strany daná tímto článkem se použijí stejným způsobem na přijetí, vykonávání a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

ČLÁNEK 8

(Celní ustanovení, cla a daně)

- (1) Každá smluvní strana osvobodí určený letecký podnik druhé smluvní strany od dovozních omezení ekonomické povahy, cla nebo celních poplatků, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných celostátních a místních dávek a poplatků, pokud jde o letadla, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů, obvyklé vybavení letadla, zásoby letadla a potraviny (včetně alkoholu, tabáku, nápojů a jiných výrobků určených v omezeném množství k prodeji cestujícím za letu) a jiné věci, které jsou určeny k použití výhradně v souvislosti s provozem nebo obsluhou letadla určeného leteckého podniku druhé smluvní strany provozujícího do-

hodnuté služby, stejně tak jako tiskopisy letenek, leteckých nákladních listů, jakýkoli tištěný materiál nesoucí znaky společnosti a obvyklý reklamní materiál bezplatně rozšiřovaný tímto určeným leteckým podnikem.

- (2) Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na zboží uvedené v odstavci (1) tohoto článku:
 - (a) dovezené na území státu jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo jeho jménem pro vlastní potřebu a účely stanovené v odstavci (1);
 - (b) ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany od příletu až do odletu z území státu druhé smluvní strany;
 - (c) vzaté na palubu letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany a určené k použití při provozu dohodnutých služeb; a to bez ohledu na to, zda je toto zboží používáno nebo spotřebováno zcela nebo zčásti na území státu smluvní strany, která poskytuje výjimku, za předpokladu, že takové zboží nebude zcizováno na území státu této smluvní strany.
- (3) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně jako materiál a zásoby na palubě používané v letadle určeného leteckého podniku kterékoli smluvní strany mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území a jsou pod dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.
- (4) Osvobození poskytnutá tímto článkem pokud jde o spotřebitelný technický materiál, náhradní díly včetně motorů a obvyklé palubní vybavení se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik kterékoli smluvní strany uzavře ujednání s jinými leteckými podniky o výpůjčce nebo přenechání na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové výpůjčky a přenechání oznámí letecký podnik příslušným celním úřadům.
- (5) Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na území jejího státu pro použití v letadle určeného leteckého podniku Argentinské republiky, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.
- (6) Nic v této dohodě nebrání Argentinské republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na území jejího státu pro použití v letadle určeného leteckého podniku České republiky, které je provozováno mezi místem na území Argentinské republiky a jiným místem na území Argentinské republiky nebo na území jiného členského státu LACAC.

ČLÁNEK 9

(Užívání letišť a leteckých zařízení)

- (1) Každá smluvní strana se vynasnaží zajistit, aby uživatelské poplatky, uložené nebo odsouhlasené oprávněnými úřady k uložení určeným leteckým podnikům druhé smluvní strany, byly spravedlivé a přiměřené. Poplatky jsou založeny na řádných ekonomických principech.

- (2) Poplatky za použití letišť a navigačních zařízení a služeb nabízené jednou smluvní stranou určeným leteckým podnikům druhé smluvní strany nemohou být vyšší než poplatky ukládané svému národnímu letadlu provozovanému na pravidelných mezinárodních dopravních službách.

ČLÁNEK 10

(Tranzit)

Cestující v přímém tranzitu přes území státu smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni, s výjimkou ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 6 této dohody a plnění úkolu zabránit nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami, jen zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v tranzitu jsou osvobozeny od cla a jiných poplatků.

ČLÁNEK 11

(Prodej služeb a převod finančních prostředků)

- (1) Na základě oznámení leteckému úřadu první smluvní strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy státu této první smluvní strany má určený letecký podnik nebo letecké podniky druhé smluvní strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území státu první smluvní strany, buď přímo nebo prostřednictvím svých zprostředkovatelů, a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tuto přepravu v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.
- (2) Určené letecké podniky smluvních stran mají v souladu s devizovými předpisy právo přepočítat a převést na území svého státu přebytek příjmů nad místními výdaji získaný na území státu druhé smluvní strany ve volně směnitelné měně. Přepočet a převod se uskuteční bez omezení podle převládajícího tržního devizového kurzu pro tyto transakce, platného v den převodu. V případě, že převládající tržní devizový kurz neexistuje, se přepočet a převod uskuteční bez omezení podle úředního přepočítacího kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod se provede bez prodlení a nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích.
- (3) V případě, že platby mezi smluvními stranami jsou upraveny zvláštní dohodou, použije se tato zvláštní dohoda.

ČLÁNEK 12

(Tarify)

- (1) Tarify používané určeným leteckým podnikem smluvní strany pro dopravní služby zahrnuté v této dohodě se stanovují v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům jako jsou zájmy uživatelů, náklady na provoz, povaha dopravních služeb (jako je rychlost a cestovní pohodlí), sazby zprostředkovatelských odměn, přiměřený zisk, tarify jiných leteckých podniků a jiné obchodní úvahy na daném trhu.
- (2) Letecké úřady obou smluvních stran považují za nepřijatelné tarify, které jsou nepřiměřeně diskriminující, nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu z důvodu zneužití dominantního postavení, nebo uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé dotaci či podpoře nebo mají za následek cenový dumping.

- (3) Žádný z leteckých úřadů obou smluvních stran nepožaduje od svých určených leteckých podniků, aby prováděly před předložením tarifů ke schválení konzultace s jinými leteckými podniky, ale rovněž nebrání takovým konzultacím.
- (4) Tarify jsou předkládány určeným leteckým podnikem nejméně třicet (30) dnů před navrhovaným datem účinnosti leteckým úřadům obou smluvních stran. Letecký úřad může schválit nebo neschválit předložený tarif pro jednosměrnou nebo zpáteční cestu mezi územími států obou smluvních stran pro dopravu začínající na území svého vlastního státu.

V případě, že určený letecký podnik jedné smluvní strany předloží tarif leteckému úřadu druhé smluvní strany, z území jejíhož státu má být takový tarif platný, je tento tarif považován za schválený, nepředá-li v období čtrnácti (14) dnů ode dne obdržení předkládaného tarifu letecký úřad této smluvní strany předkládajícímu leteckému podniku písemné oznámení o svém nesouhlasu.

Při schvalování tarifů může letecký úřad smluvní strany ve svém souhlasu uvést datum, jaké považuje za vhodné, do kterého bude tarif platný. Má-li tarif uvedeno datum do kterého platí, zůstane do takového data v platnosti, není-li před uplynutím doby své platnosti zainteresovaným leteckým podnikem nebo leteckými podniky odvolán nebo nahrazen jiným předloženým a schváleným tarifem.

- (5) Žádný z leteckých úřadů nepodnikne jednostranný krok, aby zabránil zavedení navrhovaných tarifů, nebo prodloužení platnosti stávajících tarifů platných pro přepravu mezi územími států obou smluvních stran, začínající na území státu druhé smluvní strany.
- (6) Na požádání oznámí určený letecký podnik jedné smluvní strany leteckému úřadu druhé smluvní strany tarify pro přepravu začínající na území státu této druhé smluvní strany po stanovených linkách do třetích států.
- (7) Nehledě na odstavec (5) tohoto článku, pokud se letecký úřad kterékoli smluvní strany domnívá, že tarif pro přepravu směrem na území jeho státu spadá do kategorií popsanych v odstavci (2) tohoto článku, oznámí svůj nesouhlas leteckému úřadu a určenému leteckému podniku druhé smluvní strany co nejdříve, nejpozději však do čtrnácti (14) dnů ode dne obdržení předloženého tarifu.
- (8) Letecké úřady obou smluvních stran nepožadují předložení tarifů ke schválení v případě tarifů pro přepravu zboží mezi místy na územích států smluvních stran, avšak určené letecké podniky je registrují nejméně čtrnáct (14) dní před navrhovaným datem účinnosti u leteckých úřadů obou smluvních stran za účelem posouzení podle odstavců (2) a (7) tohoto článku. Pokud neobdrží příslušný určený letecký podnik oznámení o nesouhlasu s výše uvedenými tarify pro přepravu zboží od leteckého úřadu smluvní strany, na území jejíhož státu přeprava zboží začíná do osmi (8) dnů od registrace, nabudou takto registrované tarify pro přepravu zboží účinnosti k uvedenému datu zavedení.
- (9) Letecký úřad každé smluvní strany může kdykoli požádat letecký úřad druhé smluvní strany o konzultace týkající se uplatňování ustanovení tohoto článku. Takové konzultace se uskuteční nejpozději do třiceti (30) dnů po doručení žádosti. Není-li dosaženo dohody bude platné rozhodnutí leteckého úřadu smluvní strany, na území jejíhož státu přeprava začíná.
- (10) Určené letecké podniky mají právo tarifního vyrovnání a používat tarify schválené kterémukoli leteckému podniku, včetně charterových cen, mezi jakoukoli dvojicí míst vyskytující se na linkách stanovených v Příloze. Tarif používaný v souladu s ustanovením tohoto odstavce se oznámí pro

informaci leteckému úřadu smluvní strany, z území jejíhož státu bude používán nejpozději v den jeho zavedení.

- (11) Nehledě na ustanovení tohoto článku podléhají tarify účtované určeným leteckým podnikem nebo podniky Argentinské republiky pro dopravu zcela v rámci Evropské unie právu Evropské unie, a tarify účtované určeným leteckým podnikem nebo podniky České republiky pro dopravu mezi územím Argentinské republiky a jiným členským státem LACAC podléhají argentinským předpisům.
- (12) Letecký úřad každé smluvní strany má právo zjišťovat porušení tarifů a prodejních podmínek kterýmkoli leteckým podnikem, zprostředkovatelem pro přepravu cestujících nebo zboží, organizátorem zájezdů nebo zasilatelem.

ČLÁNEK 13

(Kapacita)

- (1) Určené letecké podniky každé smluvní strany mají řádnou a rovnou příležitost k provozování leteckých dopravních služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze k této dohodě.
- (2) Při provozování dohodnutých služeb berou určené letecké podniky každé smluvní strany v úvahu zájmy určených leteckých podniků druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tyto podniky zajišťují na zcela nebo zčásti shodných linkách.
- (3) Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran jsou v úzkém vztahu k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených linkách a mají za přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na přepravu cestujících nebo zboží včetně poštovních zásilek, pocházejících z nebo určených pro území státu smluvní strany, která určila letecký podnik. Zabezpečení přepravy cestujících nebo zboží včetně poštovních zásilek, jak naložených tak vyložených v těch místech stanovených linek, která se nacházejí na územích jiných států než toho, který určil letecký podnik, se provádí v souladu s obecnými zásadami, že kapacita je ve vztahu k:
 - (a) dopravním požadavkům na území a z území státu smluvní strany, která určila letecký podnik;
 - (b) dopravním požadavkům oblasti, kterou dohodnuté služby prolétávají po přihlédnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti; a
 - (c) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků.
- (4) Nehledě na výše uvedená ustanovení se kapacita stanoví mezi leteckými úřady smluvních stran.

ČLÁNEK 14

(Změna typu letadla na lince)

- (1) Každý určený letecký podnik může podle svého uvážení na kterémkoli nebo všech letech na dohodnutých službách změnit typ letadla na území státu druhé smluvní strany nebo v jakémkoli místě na stanovených linkách za předpokladu, že:
 - (a) provoz letadla používaného za místem změny typu letadla je plánován v návaznosti na přilétávající nebo odlétávající letadlo;

- (b) v případě změny typu letadla na území státu druhé smluvní strany, pokud je více než jedno letadlo provozováno za místem změny, může být nejvíce jedno takové letadlo stejné velikosti a žádné nemůže být větší než letadlo používané na úseku na bázi třetí a čtvrté svobody.
- (2) Pro provoz se změnou typu letadla na lince může určený letecký podnik využívat vlastní letadlovou techniku nebo v souladu s vnitrostátními předpisy pronajatou letadlovou techniku a může vykonávat lety na základě obchodních ujednání s jiným leteckým podnikem.
- (3) Určený letecký podnik může používat rozdílná nebo stejná čísla letu pro úseky s provozem se změnou typu letadla na lince.

ČLÁNEK 15

(Společné označování linek)

- (1) Při provozování nebo nabízení k prodeji leteckých dopravních služeb na stanovených linkách může každý určený letecký podnik jedné smluvní strany vstoupit do ujednání o společném označování linek (code-sharing) a o vyblokování prostoru (blocked-space) s:
 - (a) leteckým podnikem nebo leteckými podniky kterékoli smluvní strany;
 - (b) leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávnila nebo nedovolila srovnatelné ujednání mezi leteckými podniky druhé smluvní strany a jinými leteckými podniky na dopravních službách do, z a přes třetí stát, má letecký úřad příslušné smluvní strany právo nepřijmout takové ujednání.
- (2) Výše uvedená ustanovení však podléhají podmínce, že všechny letecké podniky takových ujednání:
 - (a) mají příslušná přepravní práva a splňují zásady této dohody;
 - (b) splňují požadavky uplatňované na taková ujednání leteckými úřady obou smluvních stran;
 - (c) poskytují spotřebitelům odpovídající informace o těchto ujednáních o společném označování linek a o vyblokování prostoru.
- (3) Požaduje se, aby letecké podniky užívající společné označení předložily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckým úřadům obou smluvních stran nejméně šedesát (60) dnů před navrhovaným datem jejich zavedení. Tato ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

ČLÁNEK 16

(Letové řády)

- (1) Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejméně třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád, uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli změnu letového řádu.
- (2) Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá alespoň dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

ČLÁNEK 17

(Zastoupení leteckého podniku)

- (1) Určený letecký podnik jedné smluvní strany má povoleno na základě reciprocity přivést a udržovat na území státu druhé smluvní strany svého zástupce, obchodní, technický a jiný odborný personál přiměřeně potřebný k provozování dohodnutých služeb.
- (2) Zástupce a personál podléhají zákonům a předpisům platným na území státu druhé smluvní strany.
- (3) Určené letecké podniky obou smluvních stran mají podle zákonů a předpisů platných na území příslušného státu právo zřizovat na území státu druhé smluvní strany kancelář nebo kanceláře na podporu letecké dopravy a k prodeji leteckých dopravních služeb.

ČLÁNEK 18

(Pozemní odbavování)

S výhradou zákonů a předpisů každé smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, má každý určený letecký podnik právo zajišťovat si na území státu druhé smluvní strany své vlastní pozemní odbavování (odbavování pro vlastní potřebu), anebo si podle své volby vybrat mezi oprávněnými poskytovateli, kteří zcela nebo zčásti pozemní odbavovací služby zajišťují. V případě, že zákony a předpisy omezují nebo předem vylučují odbavování pro vlastní potřebu a kde neexistuje skutečné konkurenční prostředí mezi poskytovateli pozemních odbavovacích služeb, musí se s každým určeným leteckým podnikem zacházet nediskriminujícím způsobem, pokud jde o jeho přístup k odbavování pro vlastní potřebu a k pozemním odbavovacím službám zajišťovaným poskytovatelem nebo poskytovateli.

ČLÁNEK 19

(Poskytování údajů)

Letecký úřad a letecké podniky každé smluvní strany na požádání poskytnou leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické statistické údaje nebo jiné podobné údaje týkající se přepravy uskutečněné určeným leteckým podnikem na linkách stanovených v této dohodě v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb.

ČLÁNEK 20

(Konzultace)

- (1) Letecké úřady obou smluvních stran budou v duchu úzké spolupráce čas od času ve spojení, které se může uskutečnit jednáním nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění této dohody.
- (2) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakémukoli problému, týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace se zahájí ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení žádosti druhou smluvní stranou, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

ČLÁNEK 21

(Změny)

- (1) Jestliže kterákoli ze smluvních stran považuje za žádoucí změnit jakékoli ustanovení této dohody, vstoupí tato změna, jestliže je dohodnuta, v platnost po vzájemném oznámení o splnění ústavních postupů mezi smluvními stranami výměnou diplomatických nót. Datum výměny nót bude datum doručení pozdější z těchto dvou nót.
- (2) Jestliže vstoupí v platnost obecná mnohostranná úmluva o mezinárodní letecké dopravě dotýkající se vztahů mezi oběma smluvními stranami, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové mnohostranné úmluvy v rozsahu, ve kterém byla tato ustanovení přijata státy obou smluvních stran.

ČLÁNEK 22

(Řešení sporů)

- (1) V případě sporu mezi smluvními stranami, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody a jejích příloh, se ho v prvé řadě vynasnaží smluvní strany vyřešit jednáním.
- (2) Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu jednáním, mohou se dohodnout na postoupení sporu k rozhodnutí určité osobě nebo orgánu, nebo může být spor, na základě žádosti kterékoli smluvní strany, předložen k rozhodnutí rozhodčímu soudu tří rozhodců, přičemž každá smluvní strana jmenuje jednoho rozhodce a třetí bude ustanoven těmito dvěma rozhodci. Každá smluvní strana jmenuje rozhodce ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne přijetí oznámení diplomatickou cestou, kterým kterákoli smluvní strana informuje druhou smluvní stranu o požadavku na rozhodčí řízení k tomuto sporu a třetí rozhodce je ustanoven ve lhůtě dalších šedesáti (60) dnů. Jestliže kterákoli smluvní strana nejmenuje rozhodce v dané lhůtě nebo pokud třetí rozhodce není v dané lhůtě ustanoven, může kterákoli smluvní strana požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby učinil jmenování rozhodce nebo rozhodců. V takovém případě je třetí rozhodce státním příslušníkem třetího státu a jedná jako předseda rozhodčího soudu.
- (3) Smluvní strany se zavazují řídit se jakýmkoli rozhodnutím učiněným podle odstavce (2) tohoto článku.
- (4) Pokud se kterákoli smluvní strana nebo určený letecký podnik kterékoli smluvní strany neřídí rozhodnutím učiněným podle odstavce (2) tohoto článku, může druhá smluvní strana omezit, pozastavit nebo zrušit práva a výhody, které byly uděleny na základě této dohody smluvní straně neplnící rozhodnutí.
- (5) Každá smluvní strana hradí náklady na rozhodce, kterého jmenovala. Zbývající náklady rozhodčího soudu ponесou smluvní strany rovným dílem.

ČLÁNEK 23

(Registrace)

Tato dohoda a jakékoli její následné změny se registrují u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

ČLÁNEK 24

(Ukončení platnosti)

Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, není-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět na základě dohody mezi smluvními stranami. V případě, že chybí potvrzení o přijetí druhou smluvní stranou, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

ČLÁNEK 25

(Vstup v platnost)

Tato dohoda vstoupí v platnost třicet (30) dnů po dni, kdy si smluvní strany vzájemně písemně a diplomatickou cestou oznámí, že jejich příslušné vnitrostátní požadavky pro schválení byly splněny a zůstane v platnosti na dobu neurčitou.

Dáno v Buenos Aires dne 31. března 2011 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce českém, španělském a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.

Za vládu České republiky

Karel Schwarzenberg v. r.

ministr zahraničních věcí

Za vládu Argentinské republiky

Héctor Timerman v. r.

ministr zahraničních věcí

Příloha**Oddíl I**

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky Argentinské republiky:

počáteční místa	mezilehlá místa	místa určení	místa za
místa v Argentinské republice	místa v Americe, Afrike a Evropě	místa v České republice	místa v Evropě, Africe a Asii

Oddíl II

Linky provozované určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky České republiky:

počáteční místa	mezilehlá místa	místa určení	místa za
místa v České republice	místa v Evropě, Afrike a Americe	místa v Argentinské republice	místa v Americe a Africe

Poznámky:

1. Linky mohou být provozovány v obou směrech.
2. Určený letecký podnik může na jakémkoli nebo všech letech vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na těchto linkách začínají v místě na území státu smluvní strany, která letecký podnik určila.

Příloha č. 2

Znění mezinárodní smlouvy v rozhodném jazyce

Air Services Agreement
between
the Government of the Czech Republic
and
the Government of the Argentine Republic

The Government of the Czech Republic and the Government of the Argentine Republic, 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 Czech Republic the Ministry of Transport and, in the case of the Argentine Republic, the Ministry of Federal Planning, Public Investment and Services - Secretariat of Transport - National Administration of Civil Aviation, 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 Czech Republic

- (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law;
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation; and
- (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

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

- (i) the airline is established in the territory of the Argentine Republic and has a valid Air Operator's Certificate (AOC) in accordance with Argentine law;
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Argentine Republic; and
- (iii) in accordance to Argentine law, the airline has the principal place of business in the territory of the Argentine Republic or 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, as far as it is allowed by Argentine law, 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 Czech Republic
 - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union 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 not owned, directly or through majority ownership, and it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
 - (iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between the Argentine Republic and another Member State of the European Union and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State of the European Union, 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 Union; or
 - (v) the airline has an Air Operator's Certificate (AOC) issued by a Member State of the European Union that has no bilateral agreement with the Argentine Republic and traffic rights have been denied by that Member 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 in the territory of the Argentine Republic or does not have a valid Air Operator's Certificate (AOC) in accordance with Argentine law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Argentine Republic; or

- (iii) in accordance to Argentine law, the airline has not the principal place of business in the territory of the Argentine Republic or the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by the Argentine Republic and/or nationals of the Argentine Republic and/or, as far as it is allowed by Argentine law, by other LACAC Member States and/or nationals of such states; or
 - (iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between the Czech Republic 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;
 - (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 Czech Republic operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union 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 Czech Republic, European Union 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 Czech Republic, the laws and regulations of the European Union, 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 Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union 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 Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 8

(Customs Provisions, Duties and Taxes)

- (1) Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions of an economic nature, customs duties or taxes, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including liquor, tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
- (2) The exemptions granted by this Article shall apply to the goods referred to in paragraph (1) of this Article:
- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party as imports for consumption and concerning purposes established in paragraph (1);
 - (b) remaining on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
 - (c) loaded on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such goods are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such goods are not alienated in the territory of the said Contracting Party.
- (3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies on board to be used in the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory and shall be controlled by said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

- (4) The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.
- (5) Nothing in this Agreement shall prevent the Czech 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 of the Argentine Republic that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.
- (6) 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 of the Czech Republic that operates between a point in the territory of the Argentine Republic and another point in the territory of the Argentine Republic or in the territory of another LACAC 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 for the use of airport and navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have been paid by its national aircraft operating on scheduled international services.

Article 10

(Transit)

Passengers 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 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) Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective national laws and regulations of this first Contracting Party the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its 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) 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) The designated airlines shall have the right to match the approved tariffs of any airline, including charter prices, between the same city pair points on the routes specified in the Annex. A matching tariff in accordance with this paragraph shall be filed for information purposes not later than on its date of effectiveness with the aeronautical authorities of the Contracting Party from whose territory the tariff is to be applied.
- (11) 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 Union shall be subject to European Union law and, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Czech Republic for carriage between the territory of the Argentine Republic and another LACAC Member State shall be subject to Argentine regulations.
- (12) 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) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to 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.
- (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 sixty (60) 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.
- (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 Czech Republic, European Union 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) 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 endeavour 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 arbitrators, 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) 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 thirty (30) days after the date the Contracting Parties have notified each other, in writing and through the diplomatic channel, that their respective domestic approval requirements have been complied with, and it shall be in force for an indefinite period of time.

Done in Buenos Aires, on March 31st 2011, in two originals in the Czech, Spanish 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 Czech Republic**

Karel Schwarzenberg
Minister of Foreign Affairs

**For the Government
of the Argentine Republic**

Héctor Timerman
Minister of Foreign Affairs

Annex

Section I

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 America, Africa and Europe	Points in the Czech Republic	Points in Europe, Africa and Asia

Section II

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

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Beyond points
Points in the Czech Republic	Points in Europe, Africa and America	Points in the Argentine Republic	Points in America and Africa

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.

ISSN 3029-5092

Vydavatel: Ministerstvo vnitra, Nad Štolou 3, poštovní schránka 21, 170 34 Praha 7 • **Redakce Sbírky zákonů a mezinárodních smluv:** Ministerstvo vnitra, nám. Hrdinů 1634/3, poštovní schránka 155/SB, 140 21, Praha 4, telefon: 974 817 289, e-mail: sbirka@mvcv.cz • **Právně závazná elektronická verze Sbírky zákonů a mezinárodních smluv je k dispozici na www.e-sbirka.cz** • Tištěnou verzi částky Sbírky zákonů a mezinárodních smluv lze objednat u Tiskárny Ministerstva vnitra, telefon: 974 887 312, e-mail: info@tmv.cz, www.tmv.cz • Předplatné je od 1. 1. 2024 ukončeno.