



12. funkční období

54

Vládní návrh, kterým se předkládá Parlamentu
České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací
Dohoda mezi Českou republikou a Chilskou republikou
o letecké dopravě



2019

Návrh usnesení

**SENÁTU PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY**

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu
s ratifikací Dohoda mezi Českou republikou a Chilskou republikou o letecké dopravě

Senát Parlamentu České republiky

d á v á s o u h l a s

k ratifikaci Dohody mezi Českou republikou a Chilskou republikou o letecké dopravě

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA PRO PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY

k návrhu na ratifikaci Dohody mezi Českou republikou a Chilskou republikou o letecké dopravě

Chilská republika (dále také „Chile“) se rozprostírá v dlouhém úzkém pásu na pobřeží Tichého oceánu v jihozápadní části Jižní Ameriky. Na severu sousedí s Peru a Bolívií, na východě s Argentinou. Celková rozloha činí 756 102 km². S přibližně 17,5 miliony obyvatel (2017) se Chile řadí ke státům s nižší hustotou obyvatel na km². 89 % obyvatelstva tvoří běloši a potomci původních přistěhovalců často z evropských států. Nejrozšířenějším náboženstvím je křesťanství. Hlavní město Santiago de Chile má přibližně 6,5 milionu obyvatel. Úředním jazykem je španělština. Jedná se o prezidentskou republiku se stabilním politickým i ekonomickým klimatem.

Diplomatické vztahy mezi Českou republikou (dále také „ČR“) a Chile jsou zajišťovány prostřednictvím Velvyslanectví ČR v Santiagu de Chile. Chile má zastoupení v ČR prostřednictvím Velvyslanectví Chilské republiky v Praze.

Chile je členem většiny významných mezinárodních organizací, jako je např. Organizace spojených národů (OSN), Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (UNESCO), Světová obchodní organizace (WTO), Světová zdravotnická organizace (WHO), Mezinárodní námořní organizace (IMO) nebo Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Z regionálního pohledu je Chile přidruženým členem sdružení volného obchodu Mercosur, které zahrnuje státy Jižní Ameriky. Vzájemné vztahy mezi ČR a Chile jsou aktuálně upraveny dvoustrannými mezinárodními smlouvami v různých oblastech. Poslední sjednanou je Smlouva mezi Českou republikou a Chilskou republikou o zamezení dvojímu zdanění a zabránění daňovému úniku v oboru daní z příjmu a z majetku, podepsaná dne 2. prosince 2015 v Santiagu de Chile (platná od 21. prosince 2016). V roce 1996 byla mezinárodní smlouvou zrušena vízová povinnost pro občany obou států v případě krátkodobých pobytů na území druhého státu.

Největším obchodním partnerem Chile je v posledních letech Čínská lidová republika, následovaná členskými státy Evropské unie (zejména Německo, Španělsko, Nizozemsko, Itálie, Francie), Spojenými státy americkými a státy Mercosur. Chile má uzavřeny dohody o volném obchodu s většinou významných partnerů včetně EU. Vyváží se např. měď, rudy a minerály, ovoce, vína, ryby a produkty z nich, dováží se petrochemické produkty, průmyslové stroje a motorová vozidla, elektrická a telekomunikační zařízení apod. Významný je i sektor služeb. Pokud jde o obchodní výměnu mezi ČR a Chile, z ČR se vyváží např. osobní automobily, turbíny, telekomunikační přístroje, dováží se např. víno, feroslitiny, ovoce a maso.

Vnitrostátní i mezinárodní obchodní letecká doprava hraje v Chile vzhledem ke geografii a velké vzdálenosti významnou roli. Největším letištěm a centrem pro přestupy z mezinárodních letů je letiště v hlavním městě Santiagu de Chile (SCL). Nejvýznamnějším leteckým dopravcem je LATAM Airlines Chile (dříve LAN Airlines), který je součástí velkého holdingu leteckých dopravců v Jižní Americe LATAM Airlines Group. Aktuálně létá ze SCL do Evropy na pravidelných linkách do Madridu a Frankfurtu.

LATAM Airlines Chile i někteří další letečtí dopravci LATAM Airlines Group projevíli v roce 2016 zájem o obvyklou obchodní spolupráci mezi leteckými dopravci formou ujednání

o společném označování linek (tzv. code-sharing), v případě Chile mezi Santiagem de Chile a Prahou přes Madrid ve spolupráci mezi leteckými dopravci LATAM Airlines Chile a Iberia. V té době byla žádost Ministerstvem dopravy ČR zamítnuta s odkazem na chybějící smluvní úpravu mezi oběma státy v této oblasti.

Vzhledem k neexistenci jakékoli smluvní úpravy v oblasti obchodní letecké dopravy mezi ČR a Chile obě strany souhlasily s možností upravit budoucí vzájemné vztahy v této oblasti. Chile obecně zastává velmi liberální pozici v oblasti obchodní letecké dopravy a je např. signatářem vícestranné letecké dohody MALIAT o liberalizaci mezinárodní obchodní letecké dopravy (podepsána 2001, smluvní strany Chile, Brunej, USA, Singapur a Nový Zéland). V prosinci 2017 proběhly přímé konzultace mezi leteckými úřady ČR a Chile. V rámci nich došlo ke shodě na textu letecké dohody. Jednání bylo vedeno na základě dříve projednané směrnice pro expertní jednání. Základem pro jednání byl chilský vzorový text letecké dohody, přičemž výsledný expertní text obsahuje ve více oblastech pasáže dle českých návrhů.

V rámci EU podepsala v roce 2005 Evropská komise s Chile Dohodu o některých aspektech leteckých služeb (tzv. horizontální dohoda), která mění ustanovení existujících dvoustranných dohod o letecké dopravě mezi členskými státy EU a třetími stranami, jež nejsou v souladu s právem EU. Tato dohoda se na zcela novou smluvní úpravu mezi ČR a Chile nevztahuje (tato úprava je již v souladu s právem EU).

Obecně Dohoda umožňuje určení libovolného počtu leteckých podniků každou stranou pro provozování leteckých služeb, při kterých mohou být využívána práva stanovená v Dohodě. Jedná se o právo přeletu přes území státu druhé strany (1. svoboda vzduchu), právo přistání na území státu druhé strany pro neobchodní účely (2. svoboda vzduchu), právo vykládat a nakládat v místech na území státu druhé strany cestujících, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu první strany (3. a 4. svoboda vzduchu). Dále je v Dohodě přiznáno právo vykládat a nakládat na území státu druhé strany za účelem přepravy na území třetího státu, na lince, která musí začínat na území státu první strany (5. svoboda vzduchu). Dohoda také zahrnuje důležité oblasti provozní bezpečnosti a ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Dále upravuje různé formy obchodních činností, jako je zastoupení leteckých podniků, pozemní odbavování, prodej služeb apod. Dohoda také obsahuje tzv. standardní unijní ustanovení¹.

Konkrétní obsahové vymezení textu Dohody je následující:

Článek 1 obsahuje definice výrazů důležitých pro provádění Dohody.

V článku 2 jsou stanovena přepravní práva pro poskytování mezinárodní pravidelné obchodní letecké dopravy vzájemně dohodnutá mezi stranami. Jedná se o právo přeletu přes území státu druhé strany, právo přistání na území státu druhé strany pro neobchodní účely a právo nakládat a vykládat v místech na území státu druhé strany cestujících, zboží a poštovní zásilky určené nebo pocházející z míst na území státu první strany. Dále se jedná o právo vykládat a nakládat na území státu druhé strany za účelem přepravy na / z území třetího státu, na lince, která musí začínat na území státu první strany. V článku je také upravena flexibilita při provozu linek.

¹ Standardní unijní ustanovení jsou do bilaterálních leteckých dohod vkládána na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách. Byla vypracována na základě tohoto nařízení Evropskou komisí ve spolupráci s členskými státy EU. Jejich účelem je zajistit soulad bilaterálních leteckých dohod s právem EU (zejména ve vztahu ke svobodě usazování, poskytování služeb na území EU a nediskriminaci mezi leteckými dopravci EU).

Článek 3 stanoví, že za účelem výkonu přepravních práv může každá strana určit libovolný počet leteckých podniků, a dále obsahuje postup a podmínky pro určení leteckých podniků a vydání provozního oprávnění leteckým podnikům druhé strany.

V článku 4 jsou stanoveny podmínky a důvody pro odvolání, pozastavení nebo omezení provozního oprávnění uděleného leteckému podniku druhé strany.

Článek 5 upravuje uplatňování práva, týkajícího se vstupu, pobytu, tranzitu a výstupu z území každé strany.

V článku 6 je upraveno obvyklé uznávání osvědčení a průkazů vztahujících se k letadlům a posádkám a postup pro možné konzultace stran k otázkám provozní bezpečnosti (safety). Článek také stranám umožňuje provést inspekci letadla na stojánce a stanovuje postup v případě nedodržování minimálních bezpečnostních norem stanovených Chicagskou úmluvou druhou stranou.

V článku 7 si strany potvrzují své závazky chránit civilní letectví před nezákonnými činy v souladu s Chicagskou úmluvou, jejími přílohami, které se týkají této oblasti, a dalšími platnými mezinárodními úmluvami o ochraně civilního letectví. Článek také stanovuje požadavky na adekvátní bezpečnostní kontroly na územích států každé strany a spolupráci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

Článek 8 zahrnuje rozsáhlou škálu obchodních příležitostí, které mohou využívat letecké podniky každé strany na území druhé strany. Jedná se o zastoupení leteckého podniku, pozemní odbavování, prodej služeb a převod finančních prostředků, společná marketingová ujednání (např. code-sharing), pronájem letadel mezi stranami a kombinované dopravní služby.

V článku 9 je obsaženo osvobození leteckých podniků druhé strany, resp. jejich letadel, náhradních dílů, pohonných hmot, mazadel, spotřebitelného technického materiálu a zásob letadel, které jsou používány výhradně v souvislosti s provozem letadla při provozu mezinárodních leteckých služeb, od dovozních omezení, cel, nepřímých daní a podobných poplatků. Právo příslušných orgánů požadovat uložení vybavení a zásob pod celní dohled nebo kontrolu před jejich vývozem je stanoveno v odst. 3 tohoto článku.

Článek 10 se týká spravedlivého stanovování uživatelských poplatků za použití leteckých zařízení a s tím spojených konzultací. Uživatelské poplatky jsou ukládány v souladu s doporučeními a postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a mezinárodními smlouvami, jimiž je ČR vázána.

Článek 11 stanovuje obecné principy řádné hospodářské soutěže včetně volného stanovování kapacity na mezinárodních leteckých dopravních službách leteckými podniky každé strany.

Článek 12 obsahuje pravidla k tarifům leteckých podniků pro přepravu cestujících a zboží. Tarify za služby leteckých podniků nepodléhají schvalování leteckých úřadů obou stran, předkládají se pouze pro informaci.

Postup pro konzultace leteckých úřadů a provádění změn Dohody je uveden v článku 13.

Článek 14 obsahuje postup pro řešení případných sporů vyplývajících z výkladu či provádění Dohody, jedná se o obvyklé řešení v těchto typech mezinárodních smluv.

Postup pro ukončení platnosti Dohody je upraven v článku 15.

Článek 16 upravuje postup v případě účinnosti jakékoli vícestranné dohody, která obsahuje shodnou právní úpravu jako Dohoda.

Článek 17 stanovuje povinnost registrovat Dohodu a její případné změny u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

V článku 18 jsou obsaženy principy vzájemné nediskriminace leteckých podniků obou stran.

Podle článku 19 vstoupí Dohoda v platnost šedesátý den po doručení pozdějšího z oznámení, kterým si smluvní strany navzájem písemně diplomatickou cestou oznámí, že byly splněny jejich příslušné postupy a formality pro vstup Dohody v platnost.

Dohoda se sjednává pouze v anglickém jazyce ve dvou vyhotoveních, přičemž oba texty mají stejnou platnost.

Vláda souhlasila se sjednáním dohody ve svém usnesení ze dne 20. listopadu 2018 č. 773 a Dohoda byla následně podepsána dne 11. prosince 2018 v Nairobi (Keňská republika) v rámci mezinárodní akce ICAN (Air Services Negotiation Event), pravidelně pořádané ve spolupráci s Mezinárodní organizací pro civilní letectví. Dohodu podepsal za ČR Pavel Řezáč, mimořádný a zplnomocněný velvyslanec ČR v Keňské republice a za Chile David Dueñas Santander, úřadující generální sekretář Rady pro civilní letectví Chilské republiky.

Text Dohody je v souladu s ústavním pořádkem a ostatními součástmi právního řádu ČR, se závazky vyplývajících z členství ČR v Evropské unii, se závazky převzatými v rámci jiných platných smluv a s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva. Sjednání Dohody nevyžaduje změny v českém právním řádu.

Sjednání a následné provádění Dohody nebude vyžadovat dodatečné výdaje ze státního rozpočtu. Uvedené činnosti budou zajišťovány především Ministerstvem dopravy a Úřadem pro civilní letectví, které budou spolupracovat s ministerstvy zahraničních věcí, vnitra, práce a sociálních věcí a průmyslu a obchodu. Administrativní a správní výdaje s tím spojené budou hrazeny z rozpočtů jednotlivých resortů a Úřadu pro civilní letectví.

Dohoda má v ČR charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, neboť upravuje záležitosti podle čl. 49 písm. a) a e) Ústavy ČR. Dohoda obsahuje mj. úpravu práv a povinností osob stejně jako věcí, jejichž úprava je vyhrazena zákonu (jedná se např. o právo leteckých podniků létat bez přistání přes území státu druhé strany, přistávat na jeho území pro potřeby nikoli obchodní, nakládat a vykládat na území státu druhé strany cestující a zboží, podmínky pro odvolání provozního oprávnění, atd.). Dohoda je předložena před ratifikací prezidentem republiky Parlamentu ČR k vyslovení jeho souhlasu s ratifikací.

Rozhodnutí sjednat leteckou dohodu bylo ovlivněno zejména konkrétními provozními zájmy leteckých podniků na přepravním trhu mezi Chile a ČR formou společného sdílení kódu (code-sharing), což vyvolalo potřebu upravit tuto i související oblasti obchodní letecké dopravy kvůli dosavadní absenci jakékoli smluvní úpravy mezi ČR a Chile. ČR a sousední evropské státy i Chile a další oblasti Jižní Ameriky se stávají pro cestující z turistického i obchodního hlediska zajímavými destinacemi, což se projevilo i na zvyšujícím se zájmu o zavedení příslušných produktů a služeb na tomto přepravním trhu.

V Praze dne 15. března 2019

Předseda vlády:
Ing. Andrej Babiš v. r.

DOHODA

MEZI

ČESKOU REPUBLIKOU

A

CHILSKOU REPUBLIKOU

O LETECKÉ DOPRAVĚ

Česká republika a Chilská republika, dále uváděné jako „strany“,

vedeny přáním podporovat systém letecké dopravy založený na soutěžení mezi leteckými podniky na přepravním trhu, s minimem vládních zásahů a regulace a na základě rovných příležitostí,

vedeny přáním usnadnit rozvoj mezinárodní letecké dopravy,

vedeny přáním umožnit leteckým podnikům nabízet cestující veřejnosti a zasilatelským podnikům různé druhy služeb za nejnižší možné ceny při zachování principu nediskriminace a zamezení zneužití dominantního postavení na trhu, a přejíce si povzbudit jednotlivé letecké podniky k rozvoji a realizaci inovačních a konkurenčních cen,

vedeny přáním zajistit nejvyšší stupeň provozní bezpečnosti a ochrany letectví před protiprávními činy při mezinárodní letecké dopravě a znovu zdůrazňující jejich vážnou obavu z činů nebo hrozeb proti letadlu ve spojení s ochranou letectví, které ohrožují bezpečnost osob i majetku, negativně ovlivňují provoz letecké dopravy a podkopávají důvěru v bezpečnost civilního letectví, a

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944,

se dohodly takto:

ČLÁNEK 1

Definice

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak, výrazem:

1. "letecké úřady" se rozumí v případě České republiky Ministerstvo dopravy nebo jeho nástupnický orgán či orgány, a v případě Chilské republiky Úřad civilního letectví nebo jeho nástupnický orgán či orgány nebo, v obou případech, kterýkoli jiný orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedenými leteckými úřady,
2. "dohoda" se rozumí tato dohoda stejně jako jakákoli její změna,
3. "strana" se rozumí stát, který formálně souhlasil s tím být vázán touto dohodou,
4. "letecká doprava" se rozumí jakákoli veřejná přeprava cestujících, zavazadel, zboží a poštovních zásilek letadlem, samostatně nebo v kombinaci, za úplatu, nájemné nebo obdobně,
5. "Úmluva" se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje:
 - a. jakoukoli změnu, která vstoupila v platnost podle článku 94 písmena (a) této Úmluvy a byla ratifikovaná oběma stranami a
 - b. jakoukoli přílohu nebo změnu přijatou podle článku 90 této Úmluvy, pokud je taková příloha nebo změna v daném časovém období účinná pro obě strany,
6. "ICAO" se rozumí Mezinárodní organizace pro civilní letectví,
7. "určený letecký podnik" se rozumí letecký podnik nebo letecké podniky určené nebo oprávněné v souladu s článkem 3 této dohody,
8. "cena" se rozumí jakýkoli tarif, jízdné, sazba nebo poplatek za přepravu cestujících, zavazadel a zboží včetně podmínek, na základě kterých se tento tarif, jízdné, sazba nebo poplatek používá, s výjimkou náhrad a jiných podmínek za přepravu poštovních zásilek,
9. "letecká dopravní služba" se rozumí v souladu s článkem 96 Úmluvy jakákoli pravidelná letecká dopravní služba vykonávaná letadlem používaným pro veřejnou přepravu cestujících, poštovních zásilek nebo zboží,
10. "mezinárodní letecká dopravní služba" se rozumí v souladu s článkem 96 Úmluvy letecká dopravní služba, která prochází vzdušným prostorem nad územím více než jednoho státu,
11. "území" se rozumí význam, který je pro něj stanoven v článku 2 Úmluvy,

12. "uživatelské poplatky" se rozumí poplatek uložený leteckým podnikům za použití letišť, leteckých navigačních nebo bezpečnostních zařízení a služeb,
13. "společné označování linek" se rozumí obchodní ujednání mezi určenými leteckými podniky obou stran a/nebo leteckými podniky třetí strany, v rámci nichž společně provozují leteckou dopravu na určité trase pro přepravu cestujících, zboží a poštovních zásilek, jeden z nich jako provozovatel a prodejce služeb a druhý jako prodejce služeb, přičemž každý ze zúčastněných leteckých podniků má příslušná přepravní práva a/nebo práva směřování linky,
14. "smlouvy EU" se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie a
15. "státní příslušníci České republiky" se rozumějí státní příslušníci členských států Evropské unie a výrazem "letecké podniky České republiky" se rozumějí letecké podniky určené Českou republikou.

ČLÁNEK 2

Udělení práv

1. Každá strana poskytuje druhé straně následující práva za účelem provozování leteckých dopravních služeb určeným leteckým podnikem druhé strany:
 - a. právo létat bez přistání přes své území,
 - b. právo přistávat na svém území pro potřeby nikoli obchodní a
 - c. právo poskytovat letecké dopravní služby pro přepravu cestujících a zboží v kombinaci nebo pouze pro účely přepravy zboží mezi oběma územími a mezi územím druhé strany a jakýmkoli třetím státem přímo nebo přes své vlastní území, a takové služby zahrnují jakýkoli bod na území strany, která určila letecký podnik; bez omezení tras, frekvencí a typů letadel.
2. Jiná práva než ta, která jsou stanovená v odstavci 1 tohoto článku, podléhají dohodě mezi leteckými úřady obou stran.
3. Každý určený letecký podnik může na každém nebo všech letech a podle své volby:
 - a. provozovat lety v jednom nebo obou směrech,
 - b. kombinovat různá čísla letů v rámci provozu jednoho letadla,
 - c. obsluhovat na linkách místa před, mezilehlá místa, místa za a místa na území stran v jakékoli kombinaci a v jakémkoli pořadí,

- d. vynechat přistání v jakémkoli místě nebo místech za předpokladu, že letecké dopravní služby na těchto linkách zahrnují místo na území strany, která letecký podnik určila, pokud není stanoveno jinak,
 - e. přeložit přepravu z jakéhokoli svého letadla do jakéhokoli jiného svého letadla v jakémkoli místě na lince, bez ohledu na to, zda se jedná o cestující, zboží a poštovní zásilky v kombinaci nebo výhradně zboží, a to z jednoho letadla do jiného nebo několika letadel odlišných od těch použitých na lince před zastávkou v daném místě, a to v případě vlastního letadla nebo letadla provozovaného jakoukoli formou určenou v článku 8 této dohody a
 - f. obsluhovat místa za jakýmkoli místem na svém území bez nebo se změnou letadla nebo čísla letu a s možností provozování nebo nabízení takových služeb veřejnosti jako přímých služeb.
- 4. Letecké podniky každé strany, které nejsou určeny podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci 1 písmena (a) a (b) tohoto článku.
 - 5. Letecké podniky jedné strany mají právo využívat všechny letové tratě, letiště a ostatní zařízení na území druhé strany na nediskriminačním základě.

ČLÁNEK 3

Určení a provozní oprávnění

- 1. Každá strana má právo určit jakýkoli počet leteckých podniků dle své volby za účelem provozování leteckých dopravních služeb v souladu s touto dohodou a odvolat nebo změnit takové určení. Toto určení se oznamuje druhé straně písemně diplomatickou cestou.
- 2. Po obdržení oznámení o určení a na žádost určeného leteckého podniku nebo podniků udělí bez prodlení letecký úřad druhé strany podle ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto článku příslušná provozní oprávnění a povolení v souladu s odstavcem 1 tohoto článku.
- 3. Letecký úřad jedné strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, obvykle a přiměřeně uplatňované na provozování leteckých dopravních služeb.
- 4. Každá strana má právo odmítnout určení uvedené v odstavci 1 tohoto článku, nebo uložit určenému leteckému podniku takové podmínky, které považuje za nezbytné pro výkon práv stanovených v článku 2 této dohody, kdykoli strana nemá důkaz, že:
 - a. v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - i. je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a

- ii. skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je 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,
 - b. v případě leteckého podniku určeného Chilskou republikou
 - i. je tento letecký podnik usazen a má hlavní sídlo podnikání na území Chilské republiky a
 - ii. skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována Chilskou republikou.
5. Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může zahájit provoz dohodnutých služeb v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody a s minimálním procesním zdržením.

ČLÁNEK 4

Odvolání, pozastavení nebo omezení provozního oprávnění

1. Každá strana má právo zrušit, pozastavit nebo omezit provozní oprávnění udělené určenému leteckému podniku druhé strany, jestliže:
 - a. v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - i. není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo
 - ii. skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není 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. Chilská republika může prokázat, že vykonáváním přepravních práv podle této dohody na trase, která zahrnuje místo v jiném členském státě Evropské unie, by letecký podnik obcházel omezení přepravních práv uložená dvoustrannou dohodou mezi Chilskou republikou a tímto jiným členským státem Evropské unie nebo
 - iv. letecký podnik má osvědčení leteckého dopravce vydané jiným členským státem Evropské unie a mezi Chilskou republikou a takovým členským státem Evropské unie není uzavřena žádná dvoustranná dohoda o leteckých službách a přepravní práva do tohoto členského státu Evropské unie byla zamítnuta leteckému podniku určenému Chilskou republikou,
 - b. v případě leteckého podniku určeného Chilskou republikou
 - i. není tento letecký podnik usazen nebo nemá hlavní sídlo podnikání na území Chilské republiky a nebo

- ii. skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována Chilskou republikou.
 - c. letecký podnik nepostupuje v souladu se zákony a předpisy podle článku 5 této dohody. Pokud není nutné provést okamžitá opatření k zabránění dalšího porušování výše uvedených zákonů a předpisů, uplatní se práva uvedená v tomto článku pouze po konzultaci s druhou stranou.
2. Tento článek neomezuje práva každé strany na pozastavení, omezení nebo uložení podmínek na leteckou dopravu v souladu s ustanoveními článků 6 a 7 této dohody.

ČLÁNEK 5

Uplatňování práva

1. Zákony a předpisy každé strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu a výstupu z jejího území, včetně těch upravujících zejména přistěhovalectví, cestovní doklady, cla, měnová, karanténní, zdravotní, veterinární a hygienická opatření, se uplatňují na tomto území v rámci provozu leteckého podniku druhé strany.
2. Letecký podnik jedné strany jedná v souladu se zákony a předpisy druhé strany upravující poskytování statistických informací.

ČLÁNEK 6

Bezpečnost letectví

1. Pro účely provozování letecké dopravy v souladu s touto dohodou uznává každá strana za platné osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné druhou stranou, a dosud mající platnost, za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, stanovené podle Úmluvy. Každá strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad svým územím osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům druhou stranou nebo jiným státem.
2. Každá strana může požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou stranou vztahujících se na letecká zařízení, posádky, letadla a provoz leteckých podniků. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne doručení žádosti. Jestliže na základě těchto konzultací jedna strana shledá, že druhá strana účinně neudržuje a neuplatňuje bezpečnostní normy v těchto oblastech alespoň na minimální úrovni stanovené Úmluvou, zjištění jsou oznámena této druhé straně a ta učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou stranou do patnácti (15) dnů nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění práva na odvolání, pozastavení nebo omezení provozního oprávnění uděleného leteckému podniku druhé strany.

3. Letecký podnik jedné strany jedná v souladu s technickými předpisy druhé strany týkajícími se obnovení platnosti a udělení osvědčení leteckého dopravce, přičemž tyto požadavky nejsou diskriminační vzhledem k národním nebo mezinárodním podnikům.
4. Jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem jedné strany, nebo jeho jménem, poskytující služby na nebo z území druhé strany může být, v době, kdy se nachází na území druhé strany, podrobena kontrole oprávněnými zástupci druhé strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění při provozu letadla.
5. Kdykoli může být nezbytné přijmout nápravná opatření k zajištění bezpečnosti letadla nebo provozu leteckého podniku, každá strana si vyhrazuje právo bezodkladně zrušit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku nebo odložit konkrétní let.
6. Jakékoli opatření jedné strany podle odstavců 2 nebo 5 tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.
7. V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulační kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, použijí se práva druhé strany daná tímto článkem stejným způsobem na přijetí, uplatňování a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

ČLÁNEK 7

Ochrana letectví

1. Strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy tvoří nedílnou součást této dohody.
2. Každá strana poskytne na žádost druhé strany veškerou nutnou pomoc k zabránění činům protiprávního zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávním činům proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilní letecké navigace.
3. Bez omezení všeobecné platnosti práv a závazků každé strany v souladu s mezinárodním právem jednájí strany 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, a Úmluvy o značkování plastických tržavin pro účely detekce, podepsané

v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné úmluvy nebo protokolu týkajících se ochrany letectví, které jsou závazné pro obě strany.

4. Strany jednají ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými ICAO a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči stranám. Strany vyžadují, aby provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích stran, nebo v případě České republiky provozovatelé letadel usazení na jejím území podle smluv EU a mající platné provozní licence v souladu s právem Evropské unie, a provozovatelé letišť na jejich územích jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví.
5. Každá strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území druhé strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými na území této strany včetně práva Evropské unie v případě České republiky. Každá strana zajistí, že se na jejím území účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, převážených věcí, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání. Každá strana také s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé strany na zvláštní bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
6. Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti cestujících, posádky letadel, letišť nebo navigačních zařízení, pomohou si strany vzájemně usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
7. Má-li strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé strany. Nedosažení uspokojivé dohody do patnácti (15) dnů ode dne doručení takové žádosti je důvodem k odepření, odebrání, omezení provozního oprávnění a technického povolení nebo uložení podmínek leteckému podniku nebo leteckým podnikům druhé strany. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace, může kterákoli strana provést prozatímní opatření před uplynutím lhůty patnácti (15) dnů.

ČLÁNEK 8

Obchodní příležitosti

Zastoupení leteckého podniku

1. Určené letecké podniky obou stran mají právo zřizovat na území druhé strany kanceláře na podporu a k prodeji leteckých dopravních služeb.
2. Určený letecký podnik každé strany je oprávněn v souladu se zákony a předpisy druhé strany vztahujícími se ke vstupu, pobytu a zaměstnání přivést

a udržovat na území druhé strany řídicí, obchodní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný k provozování leteckých dopravních služeb.

Pozemní odbavování

3. S výhradou zákonů a předpisů platných na území každé strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, má každý určený letecký podnik právo zajišťovat si na území druhé strany své vlastní pozemní odbavování (dále „odbavování pro vlastní potřebu“), anebo si podle své volby vybrat mezi konkurenčními poskytovateli takových služeb. V případě, že tyto zákony a předpisy omezují nebo předem vylučují odbavování pro vlastní potřebu, a pokud neexistuje skutečné konkurenční prostředí mezi poskytovateli pozemních odbavovacích služeb, musí být s každým určeným leteckým podnikem zacházeno nediskriminujícím způsobem, pokud jde o jeho přístup k odbavování pro vlastní potřebu a k pozemním odbavovacím službám zajišťovaným poskytovatelem nebo poskytovateli.

Prodej služeb a převod finančních prostředků

4. Na základě oznámení leteckému úřadu první strany a po příslušné obchodní registraci v souladu se zákony a předpisy platnými na území této první strany má určený letecký podnik druhé strany právo volně prodávat své letecké dopravní služby na území první strany přímo nebo dle své volby prostřednictvím svých zprostředkovatelů. Každý určený letecký podnik má právo prodávat takové služby a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v jakékoli volně směnitelné měně běžně vykupované bankami na daném území.
5. Každá strana uděluje určeným leteckým podnikům druhé strany právo přepočítat a převést do svého hlavního sídla podnikání místní příjmy získané na území první smluvní strany, pokud jde o přebytek částky získané v daném místě. Přepočet a převod je možný bez prodlení podle tržního směnného kurzu pro tyto transakce a převody, platného v den přepočtu a převodu. V případě, že tržní směnný kurz neexistuje, uskuteční se přepočet a převod bez omezení podle úředního směnného kurzu, platného v den převodu. Skutečný převod nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků vybíraných bankami za služby při těchto transakcích. V případě, že jsou platby mezi stranami upraveny zvláštní dohodou, použije se tato zvláštní dohoda.

Společná marketingová ujednání

6. Při provozování nebo nabízení oprávněných dopravních služeb na stanovených linkách může každý určený letecký podnik jedné strany uzavřít ujednání o marketingové spolupráci, jako je vyblokování prostoru (blocked-space) a společné označování linek (code-sharing) s určenými leteckými podniky kterékoli smluvní strany a/nebo s leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany. Pokud by třetí strana neoprávněla nebo nedovolila srovnatelná ujednání mezi leteckými podniky druhé strany a jinými leteckými podniky na

dopravních službách do, z a přes území třetí strany, má letecký úřad příslušné strany právo nepřijmout taková ujednání.

Výše uvedená ustanovení podléhají podmínce, že (a) letecké podniky mají v rámci takových ujednání příslušná přepravní práva nebo práva směřování linky, a (b) letenky a jakékoli jiné dokumenty s ohledem na podmínky leteckých dopravních služeb a/nebo letecké nákladní listy poskytují spotřebitelům nebo uživatelům těchto dopravních služeb jasnou informaci, který letecký podnik aktuálně provozuje každou část dopravních služeb, a s kterým leteckým podnikem vstupuje do obchodně smluvního vztahu.

Požaduje se, aby letecké podniky oznámily návrh ujednání o společném označování linek a o vyblokování prostoru leteckým úřadům obou stran pro informační účely před jejich navrhovaným zavedením.

Pronájem

7. Při provozování nebo nabízení oprávněných dopravních služeb na stanovených linkách může jakýkoli určený letecký podnik každé strany uzavřít obchodní ujednání, jako jsou pronájmy letadel bez posádky, další pronájmy již pronajatého letadla a pronájmy letadel s posádkou, zahrnující pojištění a údržbu, s určenými leteckými podniky kterékoli strany a/nebo s leteckým podnikem nebo leteckými podniky třetí strany, s výhradou dodržování provozních a bezpečnostních předpisů v letectví podle této dohody. Všichni účastníci těchto ujednání musejí být držiteli příslušných oprávnění a musejí splňovat podmínky stanovené příslušnými zákony a předpisy uplatňovanými stranami na taková ujednání. Žádná ze stran nepožaduje po leteckém podniku poskytujícím letadlo, aby měl příslušná přepravní práva podle této dohody. Strany mohou požadovat, aby tato ujednání podléhala schválení jejich příslušných úřadů. Pokud některá ze stran vyžaduje takové schválení, sníží na minimum administrativní překážky schvalovacích postupů pro letecké podniky.

Kombinované dopravní služby

8. Určený letecký podnik každé strany má právo ve spojení s leteckou dopravou cestujících a zboží využívat jakoukoli povrchovou dopravu do nebo z jakéhokoli místa na územích stran nebo třetích států. Určený letecký podnik si může zvolit mezi vykonáváním vlastní povrchové dopravy nebo jejím poskytováním prostřednictvím ujednání, včetně společného označování linek, s jinými povrchovými dopravci za podmínky dodržování zákonů a předpisů platných na území příslušné strany. Tyto kombinované dopravní služby mohou být nabízeny při kombinaci letecké a povrchové dopravy jako přímá dopravní služba a za jednu cenu za předpokladu, že jsou cestující a zasilatelé informováni o skutečnostech týkajících se této dopravy.

ČLÁNEK 9

Celní ustanovení

1. Letadla provozovaná určeným leteckým podnikem každé strany v rámci mezinárodních leteckých dopravních služeb, stejně jako obvyklé vybavení letadla, náhradní díly, pohonné hmoty, mazadla, spotřebitelný technický materiál a zásoby (včetně potravin a nápojů) na palubě letadla, jsou osvobozeny od dovozních omezení, cla, nepřímých daní, inspekčních poplatků a jiných státních a místních dávek a poplatků.
2. Osvobození udělená podle tohoto článku se vztahují na položky uvedené v odstavci 1 tohoto článku, s výjimkou poplatků založených na nákladech za službu, pokud jsou:
 - a. vzaté na palubu na území jedné strany v rámci limitů stanovených příslušnými úřady stran a pro použití na palubě letadla zapojeného do dopravních služeb dohodnutých s druhou stranou,
 - b. dovezené na území jedné strany určeným leteckým podnikem nebo leteckými podniky druhé strany v rámci dohodnutých dopravních služeb, a
 - c. ponechané na palubě letadla určeného leteckého podniku nebo leteckých podniků jedné strany od příletu až do odletu z území druhé strany;

U vybavení a dodávek uvedených v odstavci 2 tohoto článku může být vyžadováno jejich držení pod dohledem nebo kontrolou celních úřadů.

3. Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně jako materiál a dodávky na palubě letadla určeného leteckého podniku jedné strany mohou být vyloženy na území druhé strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. V takovém případě mohou být uloženy pod celním dohledem tohoto celního úřadu do doby, než budou znovu vyvezeny, nebo s nimi bude naloženo jinak v souladu s celními předpisy.
4. Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určeného leteckého podniku Chilské 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.

ČLÁNEK 10

Přímý tranzit

Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni nanejvýše zjednodušené kontrole, pokud není kontrola odůvodněna na základě ustanovení o ochraně civilního letectví uvedených v článku 7 této dohody, zájmem na zachování vnitřní bezpečnosti

a zabránění nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami a nedovolenému přistěhovalectví. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu jsou osvobozena od cla a jiných poplatků.

ČLÁNEK 11

Uživatelské poplatky

1. Uživatelské poplatky, které mohou uložit úřady oprávněné k vyměřování poplatků určeným leteckým podnikům druhé strany, musejí být spravedlivé, přiměřené a nediskriminační.
2. Každá strana podporuje konzultace mezi svými orgány oprávněnými k vyměřování poplatků na svém území a leteckými podniky používajícími služby a zařízení, a podporuje výměnu informací mezi úřady oprávněnými k vyměřování poplatků a leteckými podniky, kdykoli může být nezbytné umožnit důkladný přezkum důvodnosti těchto poplatků. Oznámení o jakýchkoli návrzích na změny těchto poplatků by mělo být předáno leteckým podnikům v přiměřené lhůtě, aby měly možnost vyjádřit svá stanoviska dříve, než budou změny uskutečněny.

ČLÁNEK 12

Hospodářská soutěž mezi leteckými podniky

1. Každá strana umožňuje určeným leteckým podnikům obou stran řádnou a rovnou příležitost k soutěžení při provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb podle této dohody.
2. Kapacitu na mezinárodních leteckých dopravních službách si volně stanovuje každý určený letecký podnik.
3. Žádná ze stran neomezí jednostranně objem přepravy, frekvence nebo pravidelnost služeb, typ nebo typy letadel provozovaných určenými leteckými podniky druhé strany, kromě případů, kdy to může být vyžadováno z důvodů celních, technických, provozních nebo s ohledem na životní prostředí podle jednotných podmínek v souladu s článkem 15 Úmluvy a vždy na nediskriminačním základě.
4. Každá strana přijme všechna opatření vyžadovaná v rámci své působnosti k zabránění jakékoli formě diskriminace nebo praktik nekalé soutěže ovlivňujících konkurenceschopnost leteckých podniků druhé strany.
5. Každá strana snižuje administrativní zátěž spojenou s evidenčními požadavky a postupy určených leteckých podniků druhé strany a zajišťuje, aby se taková zátěž a postupy aplikovaly na nediskriminačním základě.

ČLÁNEK 13

Cenotvorba

1. Každý určený letecký podnik si stanovuje ceny za letecké dopravní služby. Zásah obou stran je omezený na případy:
 - a. zabránění nepřiměřeně diskriminujícím cenám nebo praktikám,
 - b. ochrany uživatelů od cen, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující z důvodu zneužití dominantního postavení a
 - c. ochrany leteckých podniků od cen, které jsou uměle nízké vzhledem k přímé nebo nepřímé vládní dotaci či podpoře nebo, kde existuje důkaz o záměru omezit hospodářskou soutěž.
2. Letecké úřady obou stran nečiní jednostranné kroky k zabránění zavedení navrhovaných cen nebo cen účtovaných určenými leteckými podniky každé strany, s výjimkou ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto článku.
3. Ceny účtované leteckými podniky každé strany za služby z nebo na území jedné strany jsou předkládány leteckému úřadu druhé strany nebo jinému příslušnému úřadu pro informaci nebo registraci.
4. Jestliže má jakýkoli letecký úřad obou stran za to, že navrhované nebo platné ceny jsou v rozporu s odstavcem 1 tohoto článku, bez prodlení oznámí leteckému úřadu druhé strany důvody pro své nesouhlasné stanovisko. Letecké úřady obou stran vyvinou veškeré možné úsilí k urovnání takového případu. Každá strana může požadovat uskutečnění konzultací. Tyto konzultace se uskuteční nejpozději třicet (30) dnů po obdržení žádosti a strany spolupracují při zjišťování informací nezbytných pro přiměřené řešení tohoto případu. Jestliže strany dosáhnou dohody s ohledem na tarif, jež byl předmětem sporu, každá strana vyvine veškeré možné úsilí k uvedení této dohody v platnost. Bez této vzájemné dohody zůstávají v platnosti původní ceny.

ČLÁNEK 14

Konzultace a změny

1. Každá strana může kdykoli požádat o konzultace s ohledem na tuto dohodu. Tyto konzultace jsou zahájeny v nejbližším možném termínu, ale nejpozději čtyřicet pět (45) dnů ode dne doručení žádosti druhé straně, pokud není dohodnuto jinak.
2. Jakákoli změna této dohody vstoupí v platnost šedesátý (60) den po doručení pozdější z diplomatických nót potvrzujících, že všechny vnitrostátně vyžadované formality pro schválení této změny byly splněny.

ČLÁNEK 15

Řešení sporů

1. Jakýkoli spor mezi stranami, vyplývající z výkladu nebo provádění této dohody, je v první řadě řešen jednáním mezi stranami. Nedosáhnou-li strany urovnání v rámci jednání, je spor na základě žádosti kterékoli strany postoupen rozhodčímu soudu k vydání rozhodnutí.
2. Tento rozhodčí soud je složen ze tří členů ustavených následovně:
 - a. každá strana jmenuje jednoho rozhodce do třiceti (30) dnů po obdržení žádosti o rozhodčí řízení. Do šedesáti (60) dnů poté, co jsou jmenováni ti dva rozhodci, jmenují po vzájemné dohodě třetího rozhodce, který bude jednat jako předseda rozhodčího soudu, a
 - b. pokud jakákoli strana nejmenovala rozhodce nebo pokud nebyl jmenován třetí rozhodce podle písmene (a), rozhodce nebo rozhodci jsou jmenováni na žádost jakékoli strany Prezidentem Rady ICAO do třiceti (30) dnů. Je-li prezident Rady státním příslušníkem státu některé ze stran nebo mu cokoliv jinak brání ve vykonání této funkce, učiní nezbytná jmenování viceprezident, který jej zastupuje a který není vyloučen ze stejného důvodu.
3. Strany se zavazují jednat v souladu s postupy, rozhodnutími a posudky vydanými rozhodčím soudem. Pokud nejsou rozhodnutí, vydaná v souladu s tímto článkem, dodržována některou ze stran nebo leteckými podniky některé z nich, druhá strana může omezit, pozastavit nebo odvolat jakékoli právo nebo výsadu udělenou té straně, která nejedná v souladu s touto dohodou.
4. Každá strana hradí náklady na svého člena stejně jako své zastoupení v rozhodčím řízení. Náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady, které jsou výsledkem rozhodčího řízení, nesou strany rovným dílem.

ČLÁNEK 16

Ukončení platnosti

1. Kterákoli strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno do ICAO. Platnost této dohody skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení příslušného oznámení druhé straně, není-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět při vzájemném souhlasu obou stran.
2. V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé straně, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno do ICAO.

ČLÁNEK 17

Vícestranná dohoda

Pokud jakákoli vícestranná dohoda, přijatá stranami, upravuje zde uvedené záležitosti a nabyde účinnosti, tato dohoda se pozmění v souladu s ustanoveními takové vícestranné dohody.

ČLÁNEK 18

Registrace

Tato dohoda a jakékoli její změny se registrují v ICAO.

ČLÁNEK 19

Nediskriminace

Strany jsou srozuměny s tím, že tato dohoda je založena na principech vzájemné nediskriminace v těch souvislostech, že každá strana poskytuje druhé straně rovné a nediskriminační zacházení týkající se leteckých podniků určených každou stranou, zejména ve vztahu k právům a povinnostem uvedeným v této dohodě, včetně například daní, tarifů, cen, obchodních příležitostí, ochrany letectví, využívání letišť, udělování slotů nebo výkonu přepravních práv dohodnutých v této dohodě.

ČLÁNEK 20

Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější nóty, kterou jedna ze stran oznámí druhé straně diplomatickou cestou, že všechny nezbytné vnitrostátní postupy a formality byly splněny.

Na důkaz čehož připojili níže podepsaní řádně zmocnění zástupci k této dohodě své podpisy.

Dáno v Nairobi dne 11. prosince 2018 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce anglickém, přičemž oba texty mají stejnou platnost.

ZA

ČESKOU REPUBLIKU

ZA

CHILSKOU REPUBLIKU

Pavel Řezáč v r.

mimořádný a zplnomocněný velvyslanec
ČR v Keňské republice

David Dueñas Santander v r.

úřadující sekretář Rady pro civilní letectví
Chilské republiky

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE CZECH REPUBLIC

AND

THE REPUBLIC OF CHILE

The Czech Republic and the Republic of Chile, hereinafter referred to as "the Parties";

Desiring to promote an air transportation system based on competition among airlines in the marketplace, with minimum government interference and regulation, and equal opportunities;

Desiring to facilitate the expansion of international air transportation;

Desiring to make it possible for airlines to offer to traveling public and shipping companies a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their serious concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Czech Republic, the Ministry of Transport, or its successor agency or agencies; and in the case of the Republic of Chile, the Civil Aeronautics Board, or its successor agency or agencies, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
2. "Agreement" means this Agreement as well as any amendment thereto;
3. "Party" is a State that has formally agreed to be bound by this Agreement;
4. "Air transportation" means any public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration, hire, or otherwise;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
7. "Designated airline" means the airline or airlines designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
8. "Price" means any tariff, fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, and cargo and the conditions under which this tariff, fare, rate, or charge applies, excluding remuneration and other conditions relating to carriage of mail;
9. "Air service" means, under Article 96 of the Convention, any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
10. "International air service" means, under Article 96 of the Convention, an air service that passes through the airspace over the territory of more than one State;
11. "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
12. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security goods, facilities, and services;

13. "Code sharing" means a business arrangement among designated airlines of both Parties and/or third country airlines under which they jointly operate a specific route for carrying passengers, cargo, and mail, one as operator and marketer and the other as marketer, whereby each of the airlines involved has appropriate traffic and/or route rights;
14. "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union; and
15. "Nationals of the Czech Republic" shall be understood as referring to nationals of European Union Member States and "airlines of the Czech Republic" shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of air services by the designated airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;
 - b. the right to make stops in its territory for non-commercial purposes; and
 - c. the right to provide air services, for passengers and cargo, in combination or exclusively for cargo purposes, between both territories, and between the territory of the other Party and any third country, directly or through its own territory, and such services shall include any point of the territory of the Party designating the airline; without limitations regarding routes, frequencies, and types of aircraft.
2. The rights other than those specified in paragraph 1 of this Article are subject to an agreement between the aeronautical authorities of both Parties.
3. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:
 - a. operate flights in either or both directions;
 - b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - c. serve behind, intermediate, beyond points, and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
 - d. omit stops at any point or points, provided that the air services on these routes include the point in the territory of the Party designating the airline, unless otherwise stated;
 - e. transfer traffic from any of its aircraft to any other of its aircraft at any point on the routes, whether it is the traffic of passengers, cargo, and mail, or exclusively the traffic of cargo from one aircraft to another or to several aircraft other than those used over the same route before the stop, whether

these are its own aircraft or operated under any of the modalities specified in Article 8 of this Agreement; and

- f. serve points behind any point in its territory, with or without change of aircraft or flight number, and may hold out and advertise such services to the public as direct services.
4. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1(a) and (b) of this Article.
5. The airlines of one Party shall have the right to use all airways, airports, and other facilities in the territory of the other Party on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct air services in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline(s), the aeronautical authorities of the other Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, according to paragraph 1 of this Article.
3. The aeronautical authorities of a Party may require the airline designated by the other Party to demonstrate that it is qualified to meet the conditions set forth by the laws and regulations as normally and reasonably applied to the operation of air services.
4. Each Party shall have the right to refuse the designation referred to in paragraph 1 of this Article, or to impose upon a designated airline the conditions as deemed necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the 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 EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - 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;
 - b. in the case of an airline designated by the Republic of Chile
 - i. the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Republic of Chile; and

- ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Chile.
- 5. When an airline has been so designated and authorized, it may commence operation of the agreed services in accordance with the relevant provisions of this Agreement and with minimum procedural delay.

ARTICLE 4

Revocation, Suspension or Limitation of Authorization

- 1. Each Party shall reserve the right to revoke, suspend, or limit the operating authorizations granted to an airline designated by the other Party, provided that:
 - 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 EU Treaties 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 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 Republic of Chile demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the Republic of Chile and that other European Union Member State; or
 - iv. the airline holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Chile and that European Union Member State, and traffic rights to that European Union Member State have been denied to the airline designated by the Republic of Chile;
 - b. in the case of an airline designated by the Republic of Chile
 - i. the airline is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of the Republic of Chile; and
 - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or maintained by the Republic of Chile;
 - c. the airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations, such a right established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
- 2. This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit, or impose conditions on air transportation in accordance with the provisions of Articles 6 and 7 of this Agreement.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of each Party governing the entry into, stay in, transit through, and departure from its territory, and those governing particularly immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary and sanitary measures, shall be applied within that territory to the operations of the other Party's airline.
2. The laws and regulations of a Party governing the provision of statistical information shall be complied with by the airlines of the other Party.

ARTICLE 6

Safety

1. For the purpose of operating the air transportation provided under this Agreement, each Party shall recognize as valid the certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that such certificates and licences are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Party or by any other State.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards kept by the other Party relative to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the delivery of that request. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum safety standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the other Party shall take appropriate corrective actions. Failure by the other Party to take appropriate corrective action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the right to revoke, suspend, or limit the operating authorizations granted to an airline of the other Party.
3. An airline of one Party shall comply with the technical standards of the other Party regarding revalidation and granting of the Air Operator's Certificate (AOC), the requirements of which shall not be discriminatory compared with national companies or other international companies.
4. Any aircraft operated by or on behalf of an airline of a Party providing services from or to the territory of the other Party, shall, when it is in the territory of the latter, be subject to inspection by authorized representatives of the other 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, provided that this does not cause unnecessary delays to the aircraft operation.

5. Whenever it may be essential to take corrective actions to guarantee the safety of aircraft or airline operations, each Party reserves the right to immediately revoke or modify the operating authorization of the airline or to suspend a particular flight.
6. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
7. 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 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 authorization of that airline.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under International Law, the Parties reaffirm their mutual obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference as an integral part of this Agreement.
2. Each Party shall, at the request of the other Party, provide all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of their passengers, crew, aircraft, airports, and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall 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, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, provided both Parties are parties to said Conventions, as well as any other Convention or Protocol regarding civil aviation security ratified by both Parties.
4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions set by the ICAO and designated as Annexes to the Convention, insofar as such provisions are applicable to the Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Czech Republic, operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions required by the other Party for entry into, departure

from, and while within the territory of the other Party, in conformity with the laws and regulations in force in that Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are applied within its territory to protect aircraft and inspect passengers, crew, carry on items, cargo, and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special aviation security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports, or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist one other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within fifteen (15) days from the date of the delivery of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

Airline Representation

1. The designated airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air services.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air services.

Ground Handling

3. Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Party including, in the case of the Czech Republic, European Union law, each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling services in the territory of the other Party (hereinafter "self-handling services") or, at its option, select among competing suppliers for such services. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling services 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.

Sales of Services and Transfer of Funds

4. Upon filing with the aeronautical authorities of the first Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Party, designated airlines of the other Party may engage in the sale of air services in the territory of the first Party directly, and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such services, and any person shall be free to purchase such services in the currency of that territory or in freely convertible currencies normally purchased by banks in that territory.
5. Each Party shall grant to the designated airlines of the other Party the right to convert and to remit to its principal place of business local revenues obtained in the territory of the former Party in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly at the foreign exchange market rate applicable to current transactions and remittance on the date of conversion and remittance. In the case that the 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 not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions. In the event that payments between the Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Cooperative Marketing Arrangements

6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of either Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space and code-sharing, with designated airlines of either Party and/or an airline or airlines of a third country. Should such a third country not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via the territory of such third country, the aeronautical authorities of the concerned Party have the right not to accept such arrangements.

The above provisions are subject to the conditions that (a) the airlines in such arrangements hold the corresponding traffic or route rights; and (b) the airline tickets and any other document regarding the conditions of the air services and/or air waybills state clearly the buyer or user of the service, the airline that will actually operate each segment of the service, and the airline with which will enter into a commercial-contractual relation.

The airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Parties for notification or registration before its proposed introduction.

Leasing

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of either Party may also enter into commercial arrangements such as dry leases, aircraft subleases, and wet leases, whether or not they

include insurances and maintenance with designated airlines of either Party and/or an airline or airlines of a third country, subject to the compliance of operational and aviation security provisions referred to in this Agreement. All participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the respective laws and regulations applied by the Parties to such arrangements. Neither Party shall require the airlines providing the aircraft to hold appropriate traffic rights under this Agreement. The Parties may require these arrangements to be approved by their competent authorities. Where a Party requires such approval, it shall minimise the administrative burdens for airlines of the approval procedures.

Intermodal Services

8. The designated airline of each Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Parties or third countries. The designated airline may elect to perform its own surface transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other surface carriers, subject to laws and regulations in force in the territory of a Party concerned. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts concerning such transport.

ARTICLE 9

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Party, as well as the regular equipment, spare parts, fuel, lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including items of food and beverages) on board such aircraft shall be exempt from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service, provided that referred items are:
 - a. taken on board in the territory of either Party, within the limits set by the competent authorities of the Party and for use on board the aircraft engaged in the services agreed upon with the other Party;
 - b. introduced into the territory of either Party by the designated airline or airlines of the other Party in the agreed services; and
 - c. retained on board aircraft of the designated airline or airlines of either Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Party;

Equipment and supplies referred to in paragraphs 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of customs authorities.

3. Standard aircraft equipment, as well as materials and supplies on board aircraft of the designated airline of either Party may be unloaded in the territory of the other

Party only upon authorization of customs authorities of that territory. In such a case, they may be required to be kept under the supervision of such authorities until re-exported or until otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. 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 Republic of Chile 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.

ARTICLE 10

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of a Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except checks justified on the basis of security provisions referred to in Article 7 of this Agreement, by the interest in maintaining of internal security and prevention of trafficking of narcotics and psychotropic substances, as well as prevention of illegal immigration. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

ARTICLE 11

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging bodies on designated airlines of the other Party shall be just, reasonable, and not unjustly discriminatory.
2. Each Party shall encourage consultations among the competent charging bodies in the territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging bodies and the airlines to exchange information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 12

Competition among Airlines

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air services governed by this Agreement.
2. The capacity of international air transport offered by the designated airlines shall be determined freely by each of them.

3. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention and always on a non-discriminatory basis.
4. Each Party shall adopt all such measures as required within their jurisdiction to prevent any form of discrimination or unfair competition practices affecting the competitiveness of the airlines of the other Party.
5. Each Party shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on designated airlines of the other Party and ensure that such burdens and procedures are applied upon a non-discriminatory basis.

ARTICLE 13

Pricing

1. Each designated airline shall establish the prices for air services. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. consumer protection from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.
2. Neither aeronautical authority of the Parties shall take unilateral action to prevent the introduction of a proposed price or a price charged by a designated airline of either Party, except as set out in paragraphs 3 and 4 of this Article.
3. Prices to be charged to or from its territory by airlines of either Party shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Party or to the corresponding entities for notification or registration.
4. If either aeronautical authority of the Parties believes that the price proposed or in effect is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall notify the aeronautical authority of the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. Aeronautical authorities of both Parties shall make their best effort to settle the issue. Each Party may request consultations. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for a reasonable resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall make its best effort to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the initial price shall remain in force.

ARTICLE 14

Consultations and Amendments

1. Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than forty-five (45) days from the date the other Party receives the request, unless otherwise agreed.
2. Any amendment to this Agreement shall become effective on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of diplomatic notes confirming that all necessary formalities internally required for approval of this amendment have been complied with.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Parties as to the interpretation or application of this Agreement shall be first settled by consultations between the Parties. If the Parties fail to reach a settlement through consultation, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted for decision to an arbitral panel.
2. This arbitral panel shall be composed of three members established as follows:
 - a. Each Party shall designate an arbitrator within thirty (30) days after receipt of the request of arbitration. Within sixty (60) days after the two arbitrators have been appointed, they shall appoint, by mutual agreement, a third arbitrator, who will act as President of the arbitration panel; and
 - b. If either Party does not designate an arbitrator or if the third arbitrator is not designated as stated in subparagraph (a), the arbitrator or arbitrators shall, at the request of either Party, be designated by the President of the Council of the ICAO within thirty (30) days. If the President of the Council is a national of either Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the appointment shall be made by the most senior Vice President who is not disqualified for the same reason.
3. The Parties undertake to comply with the procedure, decisions and the judgment handed down by the arbitral panel. If decisions handed down in accordance with this Article are not observed by either Party or the airlines of either of them, the other Party may limit, suspend, or revoke any right or privilege granted to the other non-compliant Party pursuant to this Agreement.
4. Each Party shall bear the cost of its own arbitrator as well as of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the President and any other costs incurred as a result of the arbitral panel shall be shared equally by the Parties.

ARTICLE 16

Termination

1. Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement through diplomatic channels. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO. This Agreement shall terminate twelve (12) months after receipt by the other Party of the relevant notice, unless such notice is withdrawn before the expiry of the above term by mutual agreement of the Parties.
2. Should the Party fail to acknowledge receipt of the notice of termination, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date ICAO acknowledges receipt thereof.

ARTICLE 17

Multilateral Agreement

Should a multilateral agreement adopted by both Parties with regard to any matter referred to herein become effective, this Agreement shall be adjusted to the provisions of the multilateral agreement.

ARTICLE 18

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO.

ARTICLE 19

Non-Discrimination

The Parties understand that this Agreement is based on the Principle of Mutual Non-Discrimination, in terms that each Party shall grant to the other Party an equal and non-discriminatory treatment concerning the airlines designated by each Party, particularly in relation to the rights and obligations set forth in this Agreement, including, but not limited to, taxes, tariffs, prices, commercial opportunities, security, use of airports, assignment of slots, or the exercise of the traffic rights agreed in this Agreement.

ARTICLE 20

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after delivery of the last note whereby one of the Parties communicates to the other Party, through the diplomatic channels, that all necessary internal procedures and formalities have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

DONE AT Nairobi, this 11th day of December, 2018, in two identical copies, in the English language, each text being equally authentic.

FOR THE
CZECH REPUBLIC



FOR THE
REPUBLIC OF CHILE

