



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Nota

Número:

Referencia: NOTA DEL MENSAJE N° 116/2023

A: LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA HCDN (Cecilia MOREAU),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

SEÑORA PRESIDENTA:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a fin de remitirle adjunto al presente el Original del Mensaje N° 116/2023 y Proyecto de Ley tendiente a aprobar el “ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS REGULARES”, suscripto en la Ciudad de Buenos Aires -REPÚBLICA ARGENTINA- el 10 de agosto de 2023.

Sin otro particular saluda atte.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Mensaje

Número:

Referencia: Mensaje: Ley - ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS REGULARES

AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN:

Tengo el agrado de dirigirme a Su Honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley tendiente a aprobar el “ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS REGULARES”, suscripto en la Ciudad de Buenos Aires -REPÚBLICA ARGENTINA- el 10 de agosto de 2023.

En virtud del Acuerdo, las Partes se otorgan recíprocamente los derechos especificados en el mismo, con el objeto de operar servicios aéreos internacionales en las rutas identificadas en los apartados de su Anexo.

Así se establece que con arreglo a las disposiciones del Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán de los siguientes derechos en la operación de servicios aéreos internacionales: a) derecho a volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar; b) derecho a hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales; c) derecho a embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte, en los puntos especificados en el Anexo del Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correspondencia con destino a otros puntos en el territorio de la otra Parte o provenientes de estos; d) derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de terceros países, en los puntos especificados en dicho Anexo, pasajeros, equipaje, carga y correspondencia con destino a puntos en el territorio de la otra Parte o provenientes de estos.

El Acuerdo dispone que cada Parte permitirá que las líneas aéreas designadas determinen la frecuencia y la capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrecen, basándose en las consideraciones comerciales del mercado, conforme a las disposiciones sobre frecuencia y capacidad convenidas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

Asimismo, establece que ninguna de las Partes otorgará preferencia alguna a su propia línea aérea designada respecto de la línea aérea designada de la otra Parte en la aplicación de la legislación y la normativa contempladas en el Artículo 4 del Acuerdo.

A su vez, el Acuerdo prevé los supuestos en los que cada Parte podrá revocar, suspender, limitar o retener, de forma temporal o permanente, la autorización de operación para el ejercicio de los derechos referidos supra, por parte de las líneas aéreas designadas de la otra Parte o de imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos.

En materia de seguridad de la aviación, el Acuerdo establece que las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones de los convenios y protocolos relativos a dicha materia de los que sean parte.

Asimismo, establece los casos en los que los equipos, suministros, materiales y provisiones de las aeronaves se encuentran exentos de derechos e impuestos. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros e impuestos similares.

Las Partes acuerdan hacer todo lo posible con el fin de garantizar que las tasas a cargo del usuario que impongan o que tengan permitido imponer sus autoridades competentes a las líneas aéreas designadas de la otra Parte sean justas y razonables.

Las líneas aéreas designadas de una Parte podrán mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte, las cuales podrán contar con personal comercial, operativo y técnico, ya sea trasladado o contratado localmente. Para las actividades comerciales, será de aplicación el principio de reciprocidad.

Además, el Acuerdo en trato dispone que las líneas aéreas designadas podrán utilizar transporte intermodal siempre que cuenten con la autorización de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes. Los servicios intermodales de carga podrán prestarse a un precio único y final que incluya el transporte aéreo y terrestre combinados, de conformidad con la legislación interna de cada país.

Las líneas aéreas designadas tendrán derecho a convertir y remitir a su país, al tipo de cambio oficial, los ingresos que excedan las sumas desembolsadas a nivel local en proporción al transporte de pasajeros, equipaje, carga y correspondencia.

Cualquiera de las Partes podrá requerir que se curse notificación a sus autoridades aeronáuticas o se realice una presentación ante las mismas con relación a las tarifas de servicios aéreos internacionales operados en virtud del Acuerdo. También podrá solicitar que se notifique a sus autoridades aeronáuticas sobre las programaciones de horarios previstas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, con un plazo mínimo de antelación de TREINTA (30) días respecto de la operación de los servicios acordados.

Cabe poner de manifiesto que la negociación del Acuerdo se inició en el año 2017, con el fin de modernizar la relación entre ambos países en materia aerocomercial, basada en el primer convenio bilateral de transporte aéreo suscripto en Buenos Aires el 25 de enero de 1956, denominado "Acuerdo sobre Transportes Aéreos Regulares" entre la República Argentina y Suiza".

El objetivo primordial del nuevo instrumento, además de incorporar el encuadre legal correspondiente a los nuevos desarrollos de la industria, es la ampliación de la conectividad aérea con la Confederación Suiza extendida al continente europeo, al incluir cláusulas basadas en estándares de la Unión Europea adecuadas a los requerimientos nacionales.

El impulso del transporte aéreo, como parte de la actividad económica de la REPÚBLICA ARGENTINA, permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del país en el exterior, con los debidos resguardos técnicos y de sostenibilidad en función del tamaño y composición del sistema

aeronáutico nacional.

Asimismo, y atento a la relación de reciprocidad, la competitividad operativa y regulatoria definida por los entes gubernamentales asegura un equilibrio que permite el desarrollo de la conectividad aérea internacional.

Por último, vale destacar que la oportuna entrada en vigor de este nuevo Acuerdo de Servicios Aéreos fortalecerá la relación bilateral con la CONFEDERACIÓN SUIZA, al facilitar el contacto aéreo directo y, con ello, el mayor desarrollo del comercio, las inversiones y el turismo.

Teniendo en cuenta lo expuesto, se somete a su consideración el proyecto de ley referido, cuya sanción se solicita.

Saludo a Su Honorabilidad con mi mayor consideración.

Digitally signed by CAFIERO Santiago Andres
Date: 2023.11.22 19:26:28 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by ROSSI Agustin Oscar
Date: 2023.11.23 09:55:44 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Digitally signed by FERNÁNDEZ Alberto Ángel
Date: 2023.11.23 17:32:57 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Proyecto de ley

Número:

Referencia: Ley - ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS REGULARES

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS

DE LA NACIÓN ARGENTINA, REUNIDOS EN CONGRESO,...

SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY:

ARTÍCULO 1º.- Apruébase el ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EL CONSEJO FEDERAL SUIZO EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS REGULARES, suscripto en la Ciudad de Buenos Aires -REPÚBLICA ARGENTINA- el 10 de agosto de 2023, que consta de VEINTICUATRO (24) artículos y UN (1) Anexo, que como ANEXO (IF-2023-100831173-APN-DTR#MRE), en los idiomas, español, francés e inglés, forma parte de la presente ley.

ARTÍCULO 2º.- Comuníquese al PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Digitally signed by FERNÁNDEZ Alberto Ángel
Date: 2023.11.23 17:32:31 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

**ACUERDO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
Y
EL CONSEJO FEDERAL SUIZO
EN MATERIA DE SERVICIOS AÉREOS REGULARES**

El Gobierno de la República Argentina y el Consejo Federal Suizo (en adelante, "las Partes");

Con el deseo de facilitar el aumento de oportunidades en materia de servicios aéreos internacionales;

Con el deseo de promover relaciones mutuas en el campo de la aviación civil y concluir un acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre los respectivos territorios;

Con el deseo de asegurar el mayor nivel de seguridad operacional y seguridad de la aviación en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su gran preocupación con respecto a los actos y a las amenazas contra la seguridad de las aeronaves, lo cual pone en riesgo la seguridad de las personas y los bienes, afecta negativamente el funcionamiento de los servicios aéreos y socava la confianza pública en la seguridad operacional de la aviación civil; y

Siendo Partes del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

1. A los fines del presente Acuerdo y su Anexo, salvo acuerdo en contrario:
 - a. El término "Convenio" se refiere al "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" abierto a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944 e incluye todo Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y toda

enmienda a los Anexos o al Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, siempre que dichos Anexos y modificaciones resulten aplicables a ambas Partes;

b. El término "autoridades aeronáuticas" se refiere, en el caso de la República Argentina, al Ministerio de Transporte y la Administración Nacional de Aviación Civil y, en el caso de la Confederación Suiza, a la Oficina Federal de Aviación Civil o, en ambos casos, a toda persona u organismo autorizados para ejercer las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades;

c. El término "líneas aéreas designadas" se refiere a la línea aérea o las líneas aéreas que una Parte ha designado de conformidad con el Artículo 5 del presente Acuerdo para operar los servicios aéreos acordados;

d. El término "servicios acordados" se refiere a los servicios aéreos en las rutas especificadas para el transporte de pasajeros, carga o correspondencia, en forma separada o combinada;

e. Los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tendrán el mismo significado que se les asignó respectivamente en el Artículo 96 del Convenio;

f. El término "territorio" en relación con un Estado tendrá el significado asignado en el Artículo 2 del Convenio;

g. El término "tarifa" significa el precio a pagarse para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican estos precios, incluidos cargos por comisiones y otras remuneraciones adicionales por disposición o venta de documentos de transporte, sin incluir remuneraciones y condiciones relativas al transporte de correspondencia.

2. El Anexo forma parte integrante del presente Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluirán al Anexo, salvo acuerdo explícito en otro sentido.

Artículo 2 Derechos Otorgados

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo con el objeto de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en los apartados del Anexo. Dichos servicios y rutas en adelante se denominan "servicios acordados" y "rutas especificadas", respectivamente.

2. Con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán de los siguientes derechos en la operación de servicios aéreos internacionales:

- a. derecho a volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
- b. derecho a hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
- c. derecho a embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte, en los puntos especificados en el Anexo del presente Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correspondencia con destino a otros puntos en el territorio de la otra Parte o provenientes de estos;
- d. derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de terceros países, en los puntos especificados en el Anexo del presente Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correspondencia con destino a puntos en el territorio de la otra Parte o provenientes de estos, según lo especificado en el Anexo del presente Acuerdo.

3. Ninguna disposición del presente Acuerdo otorgará a las líneas aéreas designadas de una Parte el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correspondencia transportados a cambio de una contraprestación y con destino a otro punto del territorio de esa Parte.

4. Si por razón de un conflicto armado, disturbios políticos o circunstancias especiales e inusuales las líneas aéreas designadas de una de las Partes no pudieran operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte deberá hacer todo lo posible para facilitar la continuidad de la operación de dicho servicio a través de los ajustes adecuados de dichas rutas, incluido el otorgamiento de derechos por el tiempo que sea necesario para facilitar operaciones viables.

Artículo 3 Ejercicio de Derechos

1. Cada Parte permitirá que las líneas aéreas designadas determinen la frecuencia y la capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrecen, basándose en las consideraciones comerciales del mercado, conforme a las disposiciones sobre frecuencia y capacidad convenidas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes. En consonancia con el derecho otorgado, ninguna de las Partes podrá limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia, la cantidad de destinos o la regularidad del servicio o el tipo o los tipos de aeronaves operados por las líneas aéreas designadas por la otra Parte, salvo por requerimientos de aduana o por razones técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes de conformidad con el Artículo 15 del Convenio.

2. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes tendrán oportunidades justas y equitativas para operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo.

Artículo 4 Legislación y Normativa Aplicables

1. La legislación y la normativa de una Parte en relación con el ingreso o la salida de su territorio de aeronaves destinadas a la navegación aérea internacional, o con la operación y navegación de aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, serán de aplicación a las aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, las cuales deberán cumplirlas al entrar, salir o permanecer dentro del territorio de la primera Parte.

2. La legislación y la normativa de una Parte aplicables a la entrada, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en la aeronave (incluidas las reglamentaciones sobre ingreso, autorización, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, o en el caso de la correspondencia, la normativa postal) deberán ser cumplidas por, o en nombre de, dichos pasajeros, tripulación o carga por las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

3. Ninguna de las Partes otorgará preferencia alguna a su propia línea aérea designada respecto de la línea aérea designada de la otra Parte en la aplicación de la legislación y la normativa contempladas en el presente Artículo.

Artículo 5 Designación y Autorización de Operación

1. Cada Parte tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas para que operen los servicios acordados en las rutas especificadas. Dicha designación será efectuada mediante notificación escrita cursada a través de la vía diplomática entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes.

2. Al recibir tal designación y las solicitudes de la línea aérea designada, de la manera establecida para las autorizaciones de operación, la otra Parte deberá otorgar los permisos y las autorizaciones correspondientes con la mínima demora de trámite posible, en tanto se verifiquen los siguientes supuestos:

- a) en el caso de una línea aérea designada por la Confederación Suiza:
 - (i) que la línea aérea tenga su sede principal en la Confederación

Suiza y

(ii) que la línea aérea cuente con Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA/COA) vigente emitido por la Confederación Suiza.

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

(i) que la línea aérea sea de propiedad directa o de propiedad mayoritaria de la República Argentina y/o nacionales de la República Argentina y esté bajo su control efectivo; o

(ii) que la línea aérea esté establecida en el territorio de la República Argentina y posea licencia válida para operar de conformidad con la legislación y la normativa aplicable de la República Argentina; y

(iii) que la República Argentina ejerza y mantenga el control regulatorio efectivo de la línea aérea.

c) que la línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones establecidas por la legislación y la normativa habitualmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que evalúa la solicitud.

d) que se cumplan y apliquen los estándares establecidos en los Artículos 7 (Seguridad de la aviación) y 8 (Seguridad operacional).

3. Una vez que una línea aérea haya sido designada y autorizada podrá comenzar a operar los servicios acordados en cualquier momento, en tanto cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

4. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes podrán exigir a las líneas aéreas designadas por la otra Parte que demuestren que se encuentran calificadas para cumplir con las condiciones establecidas en la legislación y la normativa habitualmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las disposiciones del Convenio.

5. Cada Parte tendrá el derecho de denegar el otorgamiento de la autorización de operación mencionada en el inciso 2 del presente Artículo, o de imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de los derechos establecidos en el Artículo 2 del presente Acuerdo en el caso de que no se cumplan las condiciones del inciso 2 del presente Artículo.

Artículo 6 Revocación y Suspensión de la Autorización de Operación

1. Cada Parte tendrá el derecho de revocar, suspender, limitar o retener, de forma temporal o permanente, la autorización de operación para el ejercicio de los derechos establecidos en el Artículo 2 del presente Acuerdo por parte de las líneas aéreas designadas de la otra Parte o de imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos, si:

a. en el caso de una línea aérea designada por la Confederación Suiza:

(i) la línea aérea no tiene su sede principal en la Confederación Suiza; o

(ii) la línea aérea no cuenta con un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (CESA/COA) vigente emitido por la Confederación Suiza;

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

(i) la línea aérea no es de propiedad directa o de propiedad mayoritaria de la República Argentina y/o nacionales de la República Argentina o no está bajo su control efectivo; o

(ii) la línea aérea no está establecida en el territorio de la República Argentina o no posee una licencia válida para operar de conformidad con la legislación y la normativa aplicables de la República Argentina; o

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

c. dichas líneas aéreas no cumplen o infringieron gravemente la legislación o la normativa de la Parte que otorga estos derechos, o

d. dichas líneas aéreas no llevan a cabo la operación de los servicios acordados de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. Los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán únicamente luego de realizar consultas con la otra Parte, salvo que sea esencial actuar de inmediato para evitar nuevas violaciones de la legislación y la normativa mencionadas anteriormente.

Artículo 7 Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud de la legislación internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil respecto de actos de interferencia ilícita es parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud de la legislación internacional, en particular, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo Complementario para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, suscrito en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como con cualquier otro convenio y protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil del que ambas Partes sean parte.

2. Las Partes se prestarán mutuamente, a pedido, toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y la tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. En el marco de sus relaciones mutuas, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio, en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Ellas requerirán que los operadores de aeronaves de su registro, o los operadores de aeronaves con sede principal o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acepta que se le podrá requerir a dichos operadores de aeronaves que cumplan con las disposiciones de seguridad de la aviación a las que se refiere el inciso 3 del presente Artículo, requeridas por la otra Parte para el ingreso, la salida o la permanencia en el territorio de dicha otra Parte. Cada Parte garantizará que se apliquen eficazmente medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la

tripulación, los artículos de mano, el equipaje, la carga y las provisiones de abordaje antes y durante el embarque o la carga. Asimismo, cada Parte considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte respecto de medidas de seguridad especiales razonables para afrontar una amenaza determinada.

5. En caso de incidente, amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se apartó de las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de un acuerdo satisfactorio en el plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud será motivo para retención, revocación, limitación o condicionamiento de la autorización de operación y los permisos técnicos de las líneas aéreas de dicha Parte. En el caso de que una emergencia lo requiera, una de las Partes podrá adoptar medidas provisionales antes de que transcurran los quince (15) días.

Artículo 8 Seguridad Operacional

1. A los fines de la operación de los servicios acordados, cada Parte reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que sigan vigentes, siempre que los requisitos de dichos certificados o licencias sean, como mínimo, iguales a los estándares mínimos que se establezcan en virtud del Convenio.

2. Sin embargo, cada Parte podrá negarse a reconocer como válidos, a efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias que la otra Parte o un tercer país otorgue a sus propios nacionales o valide para estos.

3. Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre los estándares de seguridad adoptados por la otra Parte en cualquier área relacionada con la tripulación, las aeronaves, o su operación. Dichas consultas

se deberán llevar a cabo en un plazo de treinta (30) días desde su solicitud.

4. En el caso de que, luego de dichas consultas, una de las Partes concluya que la otra Parte no mantiene y aplica efectivamente estándares de seguridad en cualquiera de las áreas mencionadas que sean, como mínimo, iguales a los estándares mínimos establecidos en aquel momento en virtud del Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte sobre dichas conclusiones y sobre las medidas que considere necesarias para cumplir con dichos estándares mínimos, y dicha otra Parte deberá adoptar las medidas correctivas apropiadas. Si la otra Parte no tomase las medidas adecuadas en un plazo de quince (15) días, se podrá aplicar el Artículo 6 del presente Acuerdo.

5. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por la línea aérea o las líneas aéreas designadas de una de las Partes, o en virtud de un contrato de locación, en nombre de dichas líneas aéreas, en servicios hacia el territorio de otra Parte o desde este, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de un examen realizado por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave, para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y de su tripulación como el estado aparente de la aeronave y de sus equipos (denominada "inspección de rampa" en el presente Artículo), siempre que esto no genere una demora injustificada.

6. En el caso de que dicha inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa dé lugar a:

a. serias dudas de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumplen con los estándares mínimos establecidos en aquel momento en virtud del Convenio, o

b. serias dudas de que no se mantienen o aplican efectivamente los estándares de seguridad establecidos en aquel momento en virtud del Convenio, la Parte que realiza la inspección, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, podrá concluir que los requisitos en virtud de los cuales se emitieron o se validaron el certificado o las licencias respecto de dicha aeronave o de su tripulación, o que los requisitos en virtud de los cuales se opera dicha aeronave no son iguales ni superiores a los estándares mínimos establecidos en virtud del Convenio.

7. En el caso de que el acceso con el fin de llevar a cabo una inspección de rampa de una aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte de acuerdo con el inciso 5 anterior sea denegado por el representante de dicha línea o líneas aéreas designadas, la otra Parte podrá inferir que existen serias dudas del tipo mencionado en el inciso 6 anterior y podrá arribar a las conclusiones mencionadas en dicho inciso.

8. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de las líneas aéreas designadas de la otra Parte de forma inmediata en el caso de que llegue a la conclusión, ya sea como consecuencia de una inspección de rampa, una serie de inspecciones de rampa, una denegación de acceso para la inspección de rampa, consultas u otros motivos, de que resulta imprescindible tomar medidas inmediatas a fin de garantizar la seguridad de la operación de la línea aérea.

9. Toda medida que tomen las Partes en virtud de lo establecido en los incisos 4 u 8 quedará sin efecto una vez que cese el motivo que originó la medida.

Artículo 9 Exenciones de Derechos e Impuestos

1. Al llegar al territorio de la otra Parte, las aeronaves que operen las líneas aéreas designadas de una Parte para la prestación de servicios internacionales, así como sus equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes y las provisiones de las aeronaves, incluyendo comida, bebidas y tabaco a bordo de las aeronaves, estarán exentos de todo derecho o impuesto, siempre que dichos equipos, suministros y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. Los siguientes artículos también se encontrarán exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al costo del servicio prestado:

a. las provisiones de las aeronaves llevadas a bordo en el territorio de una Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte, a ser utilizadas a bordo de las aeronaves que operen las líneas aéreas designadas de la otra Parte para la prestación de servicios internacionales;

b. los repuestos (incluidos los motores) y los equipos de abordaje habituales que se ingresen en el territorio de una Parte para la revisión, el mantenimiento o la reparación de una aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte que se utilicen para la prestación de servicios aéreos internacionales;

c. combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles que se ingresen o se provean en el territorio de una Parte para su uso en una aeronave de las líneas aéreas designadas de la otra Parte destinada a la prestación de servicios aéreos internacionales, incluso en el caso de que los suministros vayan a utilizarse durante una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en el que se lleven a bordo;

d. los documentos necesarios que utilicen las líneas aéreas designadas de una Parte, incluidos los documentos de transporte, las guías aéreas y el material publicitario, así como vehículos a motor, materiales y equipos que utilicen las líneas aéreas designadas con fines comerciales y operativos dentro del área del aeropuerto, siempre que dichos materiales y equipos se utilicen para el transporte de pasajeros y carga.

3. Los equipos de a bordo habituales, así como los materiales y los suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de una Parte, podrán descargarse en el territorio de la otra Parte únicamente con la autorización de las autoridades aduaneras de ese territorio. En ese caso, podrán quedar bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o se disponga de ellos de otro modo en virtud de la normativa aduanera.

4. Las exenciones establecidas en el presente Artículo también serán de aplicación en los casos en que las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan acordado con otras líneas aéreas el préstamo o transferencia, dentro del territorio de la otra Parte, de los artículos consignados en los incisos 1 y 2 del presente Artículo, siempre que las otras líneas aéreas también gocen de dichas exenciones de parte de la otra Parte.

Artículo 10 Tránsito Directo

Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes que no abandonen el área del aeropuerto que se reserve para tal fin serán sometidos únicamente a un control muy simplificado, a menos que las medidas de seguridad contra los actos de violencia, la integridad fronteriza, la piratería aérea y el tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y las medidas de control migratorio requieran lo contrario. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros e impuestos similares.

Artículo 11 Tasas del Usuario

1. Las Partes harán todo lo posible a fin de garantizar que las tasas del usuario que impongan o que tengan permitido imponer sus autoridades competentes a las líneas aéreas designadas de la otra Parte sean justas y razonables.
2. Las tasas por el uso de los aeropuertos y las instalaciones y los servicios de navegación aérea que ofrezca una Parte a las líneas aéreas designadas de la otra Parte no podrán ser superiores a las que deban pagar las aeronaves nacionales que operen servicios internacionales regulares.
3. Los servicios de asistencia en tierra serán prestados de conformidad con la normativa de cada Parte. Las líneas aéreas designadas serán tratadas de manera no discriminatoria.

Artículo 12 Actividades Comerciales

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte podrán mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte, las cuales podrán contar con personal comercial, operativo y técnico, ya sea trasladado o contratado localmente.
2. Para las actividades comerciales, será de aplicación el principio de reciprocidad. Las autoridades competentes de cada Parte tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las representaciones de las líneas aéreas designadas por la otra Parte puedan ejercer sus actividades de manera organizada.
3. En particular, cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a vender servicios de transporte aéreo en su territorio de forma directa y, a discreción de las líneas aéreas, por medio de sus agentes. Las líneas aéreas tendrán derecho a vender dichos servicios de transporte y cualquier persona podrá adquirirlos en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles de otros países.
4. Las líneas aéreas designadas de las Partes podrán celebrar acuerdos de comercialización o comerciales con líneas aéreas de cualquiera de las Partes o con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dichas líneas aéreas cuenten con la autorización de operación pertinente.

Artículo 13 Locación

1. Cualquiera de las Partes podrá impedir el uso de aeronaves locadas para la prestación de servicios en virtud del presente Acuerdo que no cumplan con los Artículos 7 (Seguridad de la aviación) y 8 (Seguridad operacional).
2. Con sujeción al inciso 1, las líneas aéreas designadas de las Partes podrán utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) locadas a cualquier empresa, incluidas otras líneas aéreas, siempre que no implique que una línea aérea locadora ejerza derechos de tráfico que no posee.

Artículo 14 Servicios Intermodales

1. Las líneas aéreas designadas podrán utilizar transporte intermodal siempre que cuenten con la autorización de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.
2. En caso de contar con autorización, las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes podrán utilizar, sin restricciones y en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluido el transporte desde o hacia cualquier aeropuerto que cuente con instalaciones aduaneras e incluido, cuando corresponda, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con la normativa aplicable. Dicha carga, sea que se transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a los procedimientos e instalaciones aduaneros del aeropuerto. Las líneas aéreas podrán optar por operar su propio transporte terrestre o brindarlo por medio de acuerdos con otras empresas de transporte terrestre, incluido el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga.
3. Los servicios intermodales de carga mencionados podrán prestarse a un precio único y final que incluya el transporte aéreo y terrestre combinados, de conformidad con la legislación interna de cada país.

Artículo 15 Conversión y Transferencia de Ingresos

Las líneas aéreas designadas tendrán derecho a convertir y remitir a su país, al tipo de cambio oficial, los ingresos que excedan las sumas desembolsadas a nivel local en proporción al transporte de pasajeros, equipaje, carga y correspondencia. En el caso de que los pagos entre las Partes se encuentren regulados por un acuerdo especial, dicho acuerdo será de aplicación.

Artículo 16 Tarifas

1. Cualquiera de las Partes podrá requerir que se curse notificación a sus autoridades aeronáuticas o se realice una presentación ante las mismas con relación a las tarifas de servicios aéreos internacionales operados en virtud del presente Acuerdo.

2. Sin perjuicio de la aplicación de las leyes generales de defensa de la competencia y del consumidor de cada Parte, la intervención de las Partes estará limitada a:

- a. la prevención de tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
- b. la protección de los consumidores contra tarifas irrazonablemente altas o restrictivas, sea por el abuso de posición dominante o por prácticas concertadas entre empresas de transporte aéreo; y
- c. la protección de las líneas aéreas contra tarifas artificialmente bajas debido a subsidios o apoyo directos o indirectos del gobierno.

3. Ninguna de las Partes podrá adoptar medidas unilaterales a fin de impedir la implementación o el mantenimiento de una tarifa que sus líneas aéreas designadas propongan cobrar o cobren por servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes. En el caso de que alguna de las Partes considere que la tarifa es incompatible con las consideraciones del presente Artículo, solicitará realizar consultas y notificará a la otra Parte los motivos de su disconformidad dentro de los catorce (14) días contados a partir de la recepción de la presentación. Las consultas se llevarán a cabo a más tardar dentro de los catorce (14) días contados a partir de la recepción de la solicitud. De no existir acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará vigente.

Artículo 17 Presentación de Programaciones de Horarios

1. Cada Parte podrá requerir que se notifique a sus autoridades aeronáuticas sobre las programaciones de horarios previstas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, con una anticipación mínima de treinta (30) días respecto de la operación de los servicios acordados. Este procedimiento también se aplicará a cualquier modificación que se les haga.

2. Para los vuelos suplementarios que las líneas aéreas designadas de una Parte deseen operar en el marco de los servicios acordados fuera de los horarios aprobados, se deberá solicitar previamente el permiso de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. Dicha solicitud deberá ser presentada al menos quince (15) días antes de la operación de tales vuelos.

Artículo 18 Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes deberán presentarse mutuamente, a pedido, informes estadísticos periódicos o información similar sobre el tráfico que se desarrolle en el marco de los servicios acordados.

Artículo 19 Consultas

Cualquiera de las Partes podrá solicitar, en cualquier momento, consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación del presente Acuerdo. Tales consultas, que podrán celebrarse entre las autoridades aeronáuticas, empezarán a la mayor brevedad posible, a más tardar dentro del plazo de sesenta (60) días contados desde la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, a menos que las Partes acuerden algo distinto. Cada Parte preparará y presentará, durante dichas consultas, pruebas pertinentes que respalden su posición, a fin de facilitar la adopción de decisiones informadas, razonables y económicas.

Artículo 20 Resolución de Controversias

1. Con el ánimo de cooperar estrechamente, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes podrán solicitar la celebración de consultas en cualquier momento en relación con la implementación, la interpretación, la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo. A menos que las autoridades aeronáuticas acuerden algo distinto,

dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud de consulta.

2. Las controversias que no pudieran ser resueltas mediante negociaciones directas o a través de canales diplomáticos podrán, a solicitud de cualquiera de las Partes, someterse a mediación o a un panel de resolución de controversias. El recurso de un mediador o panel podrá utilizarse a los fines de una mediación, para determinar los hechos de la controversia, o para recomendar un medio de reparación o resolución del conflicto.

3. Las Partes acordarán previamente las atribuciones del mediador o el panel, los principios o criterios rectores, y los términos para recurrir al mediador o panel. Asimismo, considerarán, de ser necesario, disponer medidas cautelares y la posibilidad de que participe cualquier Parte que se vea directamente afectada por la controversia, teniendo en cuenta el objetivo y la necesidad de que el proceso sea simple, efectivo y expeditivo.

4. El mediador o los integrantes del panel podrán ser elegidos de un listado de expertos en aviación debidamente calificados llevado por la Organización de Aviación Civil Internacional. La selección del experto o los expertos deberá efectuarse dentro de los quince (15) días de la recepción de la solicitud presentada para someter la cuestión ante un mediador o panel. Si las Partes no llegan a un acuerdo sobre la selección del experto o los expertos, la selección podrá derivarse al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. Los expertos que se seleccionen para dicho mecanismo deberán estar debidamente capacitados en la materia general de la controversia.

5. La mediación deberá concluir, y toda decisión incluyendo, si fuera el caso, una recomendación, deberá darse dentro de los sesenta (60) días posteriores al inicio de la participación del mediador o panel. Las Partes podrán acordar con anticipación que el mediador o el panel tengan la facultad de otorgar, de ser solicitadas, medidas cautelares a la parte peticionante, en cuyo caso la decisión correspondiente se adoptará al inicio.

6. Las Partes cooperarán de buena fe para avanzar en la mediación e implementar la recomendación del mediador o el panel. Si las Partes acuerdan con antelación solicitar únicamente una determinación sobre los hechos, utilizarán esos hechos para la resolución de la controversia.

7. Los costos de este mecanismo se distribuirán de manera equitativa, aunque se incluirá la posibilidad de que se redistribuyan conforme a la decisión definitiva.

8. El mecanismo se podrá aplicar sin perjuicio del uso continuado del proceso de consulta, el recurso posterior al arbitraje, o la terminación del Acuerdo conforme al Artículo 22.

Artículo 21 Modificaciones

1. En el caso de que cualquiera de las Partes considere deseable modificar alguna disposición del presente Acuerdo, tal modificación entrará en vigor una vez que las Partes se hayan notificado sobre el cumplimiento de sus procedimientos legales.

2. Las modificaciones al Anexo del presente Acuerdo podrán ser acordadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas modificaciones se aplicarán de manera provisoria a partir de la fecha en que fueran acordadas y entrarán en vigor cuando sean confirmadas mediante canje de notas diplomáticas.

3. En caso de que se celebre alguna convención multilateral de carácter general en materia de transporte aéreo que sea vinculante para ambas Partes, el presente Acuerdo será modificado de manera tal que se ajuste a las disposiciones de dicha convención.

Artículo 22 Terminación

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte, por la vía diplomática, su decisión de poner fin al presente Acuerdo. Dicha notificación se remitirá simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. El presente Acuerdo terminará cuando finalice un plazo de programaciones de horarios dentro del cual se cumplan doce (12) meses desde la fecha de recepción de la notificación, a menos que la notificación sea retirada por mutuo acuerdo de las Partes antes de la finalización de ese período.

3. A falta de acuse de recibo de la otra Parte, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba dicha comunicación.

Artículo 23 Registro

El presente Acuerdo y toda modificación que se le efectúe deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 24 Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de recepción de la última notificación cursada por escrito por cualquiera de las Partes a fin de informar, por la vía diplomática, el cumplimiento de los procedimientos legales internos requeridos para su entrada en vigor.

Al entrar en vigor, el presente Acuerdo sustituirá el Acuerdo sobre Transportes Aéreos Regulares entre la República Argentina y Suiza, del 25 de enero de 1956.

En prueba de conformidad, los abajo firmantes, habiendo sido debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Acuerdo.

Hecho en Buenos Aires, el 10 de agosto de 2023, en dos originales, en los idiomas español, francés e inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la implementación, interpretación o aplicación, prevalecerá la versión en inglés.

**POR EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA**



**POR EL CONSEJO
FEDERAL SUIZO**



ANEXO
PLAN DE RUTAS

I. Rutas en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las aerolíneas designadas de Suiza:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos en Argentina	Puntos más allá de Argentina
Puntos anteriores a Suiza	Puntos en Europa, África, el Caribe y América del Sur	Cualquier punto	Puntos en América del Sur, Pacífico Sur

II. Rutas en las que los servicios aéreos pueden ser operados por las aerolíneas designadas de Argentina:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos en Suiza	Puntos más allá de Suiza
Puntos anteriores a Argentina	Puntos en América del Sur, el Caribe, África y Europa	Cualquier punto	Puntos en Europa y Medio Oriente

Todos los puntos en las rutas indicadas pueden ser operados según derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad y se otorgan derechos de escala doméstica.

NOTAS:

Las líneas aéreas designadas de las Partes tienen el derecho de operar en puntos del territorio de la otra Parte por separado, o en combinación con el mismo vuelo (co-terminalización), siempre que no se ejerzan derechos de tráfico, excepto para tráfico de escalas propias.

En todos los vuelos o cualquiera de ellos, cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrá, a su discreción:

1. Operar vuelos en una o ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronaves;
3. Prestar servicios en puntos anteriores, intermedios y fuera de los territorios de las Partes, así como en puntos designados situados en dichos territorios, en las rutas especificadas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
4. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
5. Transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus demás aeronaves en cualquier punto de las rutas especificadas; y
6. Prestar servicios a puntos anteriores a cualquier punto situado en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y promocionar dichos servicios al público como servicios directos;

sin limitaciones direccionales o geográficas y sin pérdida de ningún derecho de transporte de tráfico permitido en virtud el presente Acuerdo; siempre que el servicio se preste a un punto del territorio de la Parte que designó a las líneas aéreas.

**ACCORD
ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE
ET
LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS**

Le Gouvernement de la République Argentine et le Conseil fédéral suisse (ci-après dénommés les «Parties»);

Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux,

Désireux de promouvoir leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord dans le but d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs;

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

a. «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son art. 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des art. 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties;

b. «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la Confédération suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, dans le cas de la République Argentine, le Ministère des transports et l'Administration Nationale de l'Aviation Civile, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

c. «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qu'une Partie a désignées et autorisées conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services convenus;

d. «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison;

e. «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'art. 96 de la Convention.

f. «territoire» d'un Etat a le sens que lui donne l'art. 2 de la Convention;

g. «tarif» signifie le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que ses conditions d'application, notamment les commissions et autres rémunérations additionnelles au titre des services d'agence ou de vente de transport, mais n'englobe pas la rémunération du transport de courrier ni les conditions y afférentes.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord. Sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'Annexe.

Article 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans les tableaux de l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

- a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie;
- b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;
- c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie;
- d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.

3. Aucune disposition du présent Accord ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie le privilège d'embarquer contre compensation sur le territoire de l'autre Partie des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une

Partie ne sont pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Article 3 Exercice des droits

1. Chaque Partie permet aux entreprises désignées de déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché, sous réserve des dispositions relatives à la fréquence ou à la capacité convenues entre les autorités aéronautiques des deux Parties. Conformément à ce droit, aucune des Parties n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence, au nombre de destinations ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'art. 15 de la Convention.

2. Les entreprises désignées par les deux Parties ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord.

Article 4 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire d'une Partie ou qu'ils le quittent, les passagers, équipages ou marchandises des entreprises désignées de l'autre Partie se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation applicables sur ce territoire relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages ou marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale).

3. Aucune Partie n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises désignées par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie dans l'application des lois et réglementations mentionnées au présent article.

Article 5 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties par les voies diplomatiques.

2. Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation déposées par l'entreprise désignée, établies conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accord les autorisations et les permissions appropriées le plus rapidement possible, à condition que

a) dans le cas d'une entreprise désignée par la Confédération suisse:

(i) l'entreprise de transport aérien ait son principal établissement en la Confédération suisse et

(ii) soit titulaire d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité délivrée par la Confédération suisse;

b) dans le cas d'une entreprise désignée par la République Argentine:

(i) l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlée par la République Argentine et/ou des ressortissants de la République Argentine ou

(ii) soit établie dans la République Argentine et soit titulaire d'une licence

d'exploitation valide conformément aux lois et réglementations applicables de la République Argentine et que

(iii) la République Argentine exerce et maintienne le contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'entreprise de transport aérien;

c) l'entreprise de transport aérien désignée réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la Partie examinant la demande;

d) les normes visées aux articles 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité) soient maintenues en vigueur et appliquées.

3. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme aux dispositions pertinentes du présent Accord.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie prouvent qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées à l'al. 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, si les conditions de l'al. 2 du présent article ne sont pas remplies.

Article 6 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie a le droit de révoquer, de suspendre, de limiter ou de refuser, de façon temporaire ou permanente, l'autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par les entreprises désignées de l'autre Partie, aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

- a. dans le cas d'une entreprise désignée par la Confédération suisse:
 - (i) l'entreprise de transport aérien n'a pas son principal établissement en la Confédération suisse ou si
 - (ii) elle n'est pas titulaire d'une licence de transporteur aérien (AOC) en cours de validité délivrée par la Confédération suisse;
- b. dans le cas d'une entreprise désignée par la République Argentine:
 - (i) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou grâce à une participation majoritaire, ni n'est effectivement contrôlée par la République Argentine et/ou des ressortissants de la République Argentine ou si
 - (ii) elle n'est pas établie dans la République Argentine ni n'est titulaire d'une licence d'exploitation valide conformément aux lois et réglementations applicables de la République Argentine ou si
 - (iii) la République Argentine n'exerce pas, ni ne maintient le contrôle réglementaire effectif à l'égard de l'entreprise de transport aérien;
- c. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et la réglementation de la Partie ayant accordé ces droits, ou si
- d. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Les droits établis par le présent article ne seront exercés qu'après des consultations avec l'autre Partie, à moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et réglementations susmentionnées.

Article 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite

d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties adhèrent.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 du présent article et que l'autre Partie prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer, limiter les autorisations et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. En cas d'urgence, une Partie peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Article 8 Sécurité

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des services aériens convenus, la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie et qui sont encore en vigueur, à condition que les conditions d'obtention de ces certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie ou par tout autre Etat.

3. Chaque Partie peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties découvre que l'autre Partie n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie avisera l'autre Partie de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours constituera un fondement pour l'application de l'art. 6 du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte d'une ou des entreprises désignées d'une des Parties, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

la Partie effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprise désignées d'une Partie pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic en application de l'al. 5 ci-dessus est refusé par le représentant de cette ou de ces entreprises désignées, l'autre Partie est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

8. Chacune des Parties se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie immédiatement, dans le cas où l'une des Parties parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

9. Toute mesure appliquée par une Partie en conformité avec les al. 4 ou 8 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Article 9 Exonération des droits et taxes

1. A l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie;

b. les pièces détachées (y compris les moteurs) et l'équipement de bord ordinaire introduits sur le territoire d'une Partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux;

c. le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés à bord d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie où elles ont été embarquées;

d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et du fret.

3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie, des articles spécifiés aux al. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de l'autre Partie.

Article 10 Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, avec la défense de l'intégrité des frontières, avec des actes de piraterie aérienne et de contrebande de drogue narcotique et s'il s'agit de mesures de contrôle de l'immigration. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 11 Redevances d'usage

1. Chaque Partie s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie soient équitables et raisonnables.
2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie aux entreprises désignées de l'autre Partie ne sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.
3. Les activités de service d'escale sont exécutées conformément à la législation et à la réglementation de chaque Partie. Chaque entreprise désignée est traitée de manière non-discriminatoire.

Article 12 Activités commerciales

1. Les entreprises désignées d'une Partie ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie.

3. En particulier, chaque Partie accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises désignées ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.

4. Les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie ont le droit de conclure des arrangements commerciaux avec des entreprises désignées de chaque Partie ou avec des entreprises de transport aérien de pays tiers, sous réserve que ces dernières détiennent une autorisation d'exploitation appropriée.

Article 13 Location

1. Une Partie peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord qui ne respectent pas les art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité).

2. Sous réserve de l'al. 1, les entreprises désignées de chaque Partie peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Article 14 Services intermodaux

1. Chaque entreprise désignée peut utiliser le transport intermodal s'il est approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties.

2. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transports de fret des deux Parties sont autorisés, sans restriction, à employer en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane dans le cadre des lois et réglementations applicables. Ces marchandises, qu'elles soient acheminées par voie de surface ou par voie aérienne, auront accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les entreprises de transport aérien pourront choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris les transports de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transport de fret.

3. Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, conformément à la législation interne de chaque pays.

Article 15 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées ont le droit de convertir et de transférer dans leur pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier. Si le service des paiements entre les Parties est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Article 16 Tarifs

1. Chaque Partie peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la protection des consommateurs, l'intervention des Parties se limite:

- a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;
- b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien et
- c. à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'appui gouvernementaux directs ou indirects.

3. Ni l'une ni l'autre des Parties ne prend des dispositions unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties. Si l'une des Parties estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif est appliqué ou il reste en vigueur.

Article 17 Approbation des horaires

1. Chaque Partie peut exiger que les horaires envisagés soient notifiés à ses autorités aéronautiques par les entreprises désignées de l'autre Partie au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Elles feront de même pour toute modification de cet horaire.

2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie. Cette demande sera normalement soumise au moins quinze (15) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Article 18 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.

Article 19 Consultations

L'une ou l'autre Partie peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties n'en conviennent autrement. Chaque Partie doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Article 20 Règlement des différends

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie peuvent à tout moment demander des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou l'exécution satisfaisante des dispositions du présent Accord. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de cette demande, à moins que les autorités aéronautiques n'en conviennent autrement.

2. Tout différend qui ne peut être réglé par des négociations directes ou par les voies diplomatiques pourra, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, être soumis à un médiateur ou à un groupe d'experts pour le règlement des différends. Il sera possible de recourir à un tel médiateur ou groupe d'experts pour une médiation, pour déterminer les faits du différend ou pour recommander une réparation ou une solution du différend.

3. Les Parties s'entendront à l'avance sur le mandat du médiateur ou du groupe d'experts, les critères ou principes directeurs et les modalités d'accès au médiateur ou au groupe d'experts. Elles envisageront aussi, si nécessaire, des mesures provisoires et la possibilité de la participation de toute Partie qui pourrait être directement concernée par le différend, en ayant à l'esprit l'objectif et la nécessité d'un processus simple, adapté et rapide.

4. Un médiateur ou les membres d'un groupe d'experts peuvent être nommés à partir d'une liste d'experts en aviation dûment qualifiés tenue par l'Organisation de l'aviation civile internationale. La sélection de l'expert ou des experts sera achevée dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande de soumission du différend à un médiateur ou à un groupe d'experts. Si les Parties n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un ou de plusieurs experts, ce choix pourra être confié au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Tout expert auquel il est fait appel pour ce mécanisme devrait être compétent dans le domaine général du différend.

5. La médiation devrait être achevée et la détermination, y compris le cas échéant, la recommandation, devrait être rendue dans les soixante (60) jours suivant l'engagement du médiateur ou du groupe d'experts. Les Parties peuvent convenir à l'avance que le médiateur ou le groupe d'experts pourra accorder des mesures provisoires au plaignant, si elles sont demandées, auquel cas une détermination sera initialement établie.

6. Les Parties coopéreront de bonne foi pour faire progresser la médiation et pour mettre en œuvre la recommandation établie par le médiateur ou par le groupe d'experts. Si les Parties conviennent par avance de demander seulement une détermination des faits, elles se fonderont sur ces faits pour résoudre le différend.

7. Les frais de ce mécanisme seront répartis également, mais avec la possibilité de révision de la répartition dans le cadre de la décision finale.

8. Ce mécanisme s'entend sans préjudice de la poursuite de l'utilisation du processus de consultation, du recours ultérieur à l'arbitrage ou de la dénonciation en vertu de l'art. 22.

Article 21 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification entrera en vigueur dès que les Parties se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités légales.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties. Elles sont appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entrent en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties deviendrait liée, le présent Accord sera amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Article 22 Dénonciation

1. Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie par la voie diplomatique sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord des Parties avant la fin de cette période.
3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Article 23 Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 24 Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de réception de la dernière notification écrite envoyée par voie diplomatique par l'une des Parties informant de l'accomplissement de ses formalités légales relatives à son entrée en vigueur.

A son entrée en vigueur, le présent Accord annule et remplace l'Accord relatif aux transports aériens réguliers entre la République Argentine et la Suisse, du 25 janvier 1956.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Buenos Aires en double exemplaire le 10 août 2023 en langues espagnole, française et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE
ARGENTINE**

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by a horizontal stroke and a small loop.

**POUR LE CONSEIL
FÉDÉRAL SUISSE**

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, flowing 'S' followed by a horizontal line and a small loop.

ANNEXE
TABLEAUX DE ROUTES

I. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Confédération suisse peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Argentine	Points au-delà de l'Argentine
De points antérieurs à des points en Suisse	Points en Europe, en Afrique, dans la région des Caraïbes, en Amérique du Sud	Tout point	Des points en Amérique du Sud, dans le Pacifique Sud

II. Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la République Argentine peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
De points antérieurs à des points en Argentine	Des points en Amérique du Sud, dans la région des Caraïbes, en Afrique, en Europe	Tout point	Des points en Europe, au Proche-Orient

Tous les points sur les routes spécifiées peuvent être desservis en vertu de droits de trafic de troisième, de quatrième et de cinquième liberté et les droits d'effectuer des escales domestiques (*stop-over*) sont accordés.

NOTES

Les entreprises désignées des Parties auront le droit de desservir des points dans le territoire de l'autre Partie séparément ou en combinaison sur le même vol (co-terminalisation), à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé, sauf pour leur propre trafic avec escales (*own stop-over*) sur les routes internationales.

Chaque entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à son choix:

1. exploiter des vols dans l'une ou l'autre des directions ou dans les deux;
2. combiner des numéros de vol différents pour un vol ou plusieurs vols en continuation par un même aéronef;
3. desservir sur les routes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, des points en-deçà, des points intermédiaires, des points au-delà et des points désignés sur le territoire des Parties;
4. omettre des escales à un point ou à des points quelconques;
5. transférer du trafic de l'un de ses aéronefs sur un autre de ses aéronefs en tout point des routes;
6. desservir des points en-deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol ainsi qu'offrir et annoncer ces services au public comme des services directs;

sans limites directionnelles ou géographiques et sans perdre quelques droits que ce soit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent Accord; sous réserve que le service desserve un point sur le territoire de la Partie qui a désigné les entreprises de transport aérien.

**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC
AND
THE SWISS FEDERAL COUNCIL
RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES**

The Government of the Argentine Republic and the Swiss Federal Council (hereinafter, "the Parties");

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, 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

1. For the purpose of this Agreement and its Annex, unless otherwise agreed:

a. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment to the annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof provided that those annexes and amendments are applicable for both Parties;

b. The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Swiss Confederation, the Federal Office of Civil Aviation and, in the case of the Argentine Republic, the Ministry of Transport and the National Civil Aviation Administration or in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

c. The term "designated airlines" means an airline or airlines which one Party has designated, in accordance with Article 5 of this Agreement, for the operation of the agreed air services;

d. The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

e. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f. The term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

g. The term "tariff" means the prices for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement the airlines designated by each Party shall enjoy, while operating international air services:

- a. the right to fly across the territory of the other Party without landing;
- b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c. the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of this Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Party;
- d. the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of this Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Party, specified in the Annex of this Agreement.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right to embark, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Party are unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 3 Exercise of Rights

1. Each Party shall allow the designated airlines to determine the frequency and capacity of the international air services they offer based upon commercial considerations in the marketplace, subject to the provisions of frequency and capacity agreed upon between the aeronautical authorities of both Parties. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, number of destinations 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.

2. There shall be fair and equal opportunities for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

Article 4 Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilised by the designated airlines of the other Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.

2. The laws and regulations of one Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the designated airlines of the other Party.

3. Neither Party may grant any preference to its own designated airlines with regard to the designated airlines of the other Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 5 Designation and Operating Authorisation

1. Each Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Such designation shall be effected by virtue of a written notification through diplomatic channels between the aeronautical authorities of both Parties.

2. Upon receipt of such designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a) in the case of an airline designated by the Swiss Confederation:
 - (i) the airline has its principal place of business in the Swiss Confederation; and
 - (ii) the airline holds a current air operator's certificate (AOC) issued by the Swiss Confederation.

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

(i) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic; or

(ii) the airline is established in the territory of the Argentine Republic and has a valid operating licence in accordance with applicable laws and regulations of the Argentine Republic; and

(iii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Argentine Republic.

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of International Air Services by the Party considering the application.

d) the standards set forth in Articles 7 (Aviation Security) and 8 (Aviation Safety) are being maintained and administered.

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

4. The aeronautical authorities of one Party may require the airlines designated by the other Party to prove that they are qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

5. Each Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if the conditions of paragraph 2 of this Article are not met.

Article 6 Revocation and Suspension of Operating Authorisation

1. Each Party shall have the right to temporarily or permanently revoke, suspend, limit or withhold the operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the designated airlines of the other Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

a. in the case of an airline designated by the Swiss Confederation :

- (i) the airline does not have its principal place of business in the Swiss Confederation; or
- (ii) the airline does not hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the Swiss Confederation;

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

- (i) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic; or
- (ii) the airline is not established in the territory of the Argentine Republic or does not have a valid operating licence in accordance with applicable laws and regulations of the Argentine Republic; or
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Argentine Republic; or

c. the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Party granting these rights, or

d. the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. The rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party, unless immediate action is essential to prevent further infringements of the aforementioned laws and regulations.

Article 7 Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the 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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at

Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The 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.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure 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. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. 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 each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. 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 within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the 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 Aviation Safety

1. Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the agreed services, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party or by a third country.

3. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

4. If, following such consultations, one Party finds that the other 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 Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days shall be grounds for the application of Article 6 of this Agreement.

5. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the designated airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised 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 (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 that 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 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 licences 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 the designated airlines of one Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that designated airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

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

Article 9 Exemption of Duties and Taxes

1. On arriving in the territory of the other Party, aircraft operated on international services by the designated airlines of one Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. There shall also be exemptions from the same duties and taxes, with exception of charges based on the cost of the service provided in respect of:

a. aircraft stores taken on board in the territory of one Party, within the limits fixed by the authorities of the said Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Party;

b. spare parts (including engines) and normal board equipment introduced into the territory of one Party for the servicing, maintenance, or repair of an aircraft of the designated airlines of the other Party used in international air services;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Party for use in an aircraft of the designated airlines of the other Party engaged in international air services, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

d. the necessary documents used by the designated airlines of one Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.

3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the 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 be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such other Party.

Article 10 Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, unless security measures against violence, border integrity, air piracy and trafficking of drugs and psychotropic substances and immigration control measures require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 11 User Charges

1. Each 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 Party are just and reasonable.
2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Party to the designated airlines of the other Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.
3. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Party. Each designated airline shall be treated on a non- discriminatory basis.

Article 12 Commercial Activities

1. The designated airlines of one Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel.
2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.
3. In particular, each Party grants to the designated airlines of the other Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The airlines shall have the right to sell

such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

4. The designated airlines of either Party may enter into marketing or commercial arrangements, with airlines of either Party, or airlines of a third country, provided that such airlines hold the appropriate operational authorisation.

Article 13 Leasing

1. Either Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 7 (Aviation Security) and 8 (Aviation Safety).

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Article 14 Intermodal Services

1. Each designated airline may use intermodal transportation if approved by the aeronautical authorities of both Parties.

2. If approved, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation.

3. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, according with the internal legislation of each country.

Article 15 Conversion and Transfer of Revenues

The designated airlines shall have the right to convert and remit to their country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 16 Tariffs

1. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs for international air services operated pursuant to this Agreement.

2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Party, intervention by the Party shall be limited to:

- a. the prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- b. the protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
- c. the protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Party for international air services between the territories of the Parties. If either Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Article 17 Time-table Submission

1. Each Party may require notification to its aeronautical authorities of the envisaged time-tables by the designated airlines of the other Party no less than thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airlines of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such request shall usually be submitted at least fifteen (15) days before operating such flights.

Article 18 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of both Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 19 Consultations

Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Parties. Each Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

Article 20 Settlement of Disputes

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

2. Any dispute which cannot be resolved by direct negotiations or through diplomatic channels may, at the request of either Party, be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the facts of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.

3. The Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of any Party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.

4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization. The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of the International Civil Aviation Organization. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject of the dispute.

5. A mediation should be completed within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel and any determination including, if applicable, any recommendation. The Parties may agree in advance that the mediator or the panel may grant interim relief to the complainant, if requested, in which case a determination shall be made initially.

6. The Parties shall cooperate in good faith to advance the mediation and to implement the recommendation of the mediator or the panel. If the Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

7. The costs of this mechanism shall be apportioned equally, but with the possibility of re-apportionment under the final decision.

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 22.

Article 21 Modifications

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, such modification shall enter into force once the Parties have notified each other of the fulfilment of their legal procedures.

2. Modifications to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Parties become bound, this Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

Article 22 Termination

1. Each Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.

2. The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve (12) months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Parties before the end of this period.

3. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organisation has received communication thereof.

Article 23 Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 24 Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of receipt of the last notice sent in writing by either of the Parties in order to inform through diplomatic channels the completion of the internal legal procedure necessary for its entry into force.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement on Scheduled Air Transport Services between the Argentine Republic and Switzerland, dated 25 January 1956.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Buenos Aires on this 10th day of August, 2023 in the Spanish, French and English languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT OF
THE ARGENTINE REPUBLIC**

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'A' followed by a horizontal stroke and a small upward flick.

**FOR THE SWISS
FEDERAL COUNCIL**

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, looped initial 'Z' followed by a horizontal line and a small 'M'.

ANNEX
ROUTE SCHEDULES

I. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:

Points of Departure	Intermediate points	Points in the Argentine Republic	Points beyond the Argentine Republic
From points behind to points in Switzerland	Points in Europe, Africa, Caribbean Area, South America	Any point	Points in South America, South Pacific

II. Routes on which air services may be operated by the designated airlines of the Argentine Republic:

Points of Departure	Intermediate points	Points in Switzerland	Points beyond Switzerland
From points behind to points in the Argentine Republic	Points in South America, Caribbean Area, Africa, Europe	Any point	Points in Europe, Middle East

All points on the specified routes may be operated with third, fourth and fifth freedom traffic rights and domestic stop-over rights are granted.

NOTES:

The designated airlines of the Parties have the right to operate to points in the territory of the other Party separately, or in combination on the same flight (co-terminalisation), provided that no traffic rights are exercised except for own stop-over traffic.

Each designated airline of either Party may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate and beyond points and the designated points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. 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 through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airlines.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Texto del “Acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Consejo Federal Suizo en Materia de Servicios Aéreos Regulares”

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 62 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2023.08.29 13:49:46 -03:00

Digitally signed by Gestion Documental
Electronica
Date: 2023.08.29 13:49:49 -03:00