

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA REPÚBLICA CHECA", SUSCRITO EN NAIROBI, EL 11 DE DICIEMBRE DE 2018.

Santiago, 05 de abril de 2021.

M E N S A J E N° 043-369/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Chile y la República Checa", suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018.

I. ANTECEDENTES.

Corresponde a un Acuerdo bilateral de transporte aéreo cuya celebración obedece a la política aerocomercial de cielos abiertos impulsada por Chile desde hace varias décadas y que tiene como fin conseguir la mayor apertura con los demás países, en especial en lo relacionado con los derechos de tráfico, libre ingreso a los mercados, libertad tarifaria y mínima intervención de la autoridad.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, y de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

III. PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo internacional, para hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, estimulando a las líneas aéreas individuales a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas.

IV. PRINCIPALES DISPOSICIONES

El Artículo 1, titulado "Definiciones", contiene una serie de términos y conceptos del Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones del mismo.

El Artículo 2, relativo al "Otorgamiento de Derechos", contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo), 2da libertad (escala técnica), 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); y la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio).

A su turno, el Artículo 3, que trata la "Designación y Autorización", contempla el derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte, por escrito, mediante la vía

diplomática. También se refiere al principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y mínima demora administrativa.

Seguidamente, el Artículo 4 referido a la "Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización" consagra los requisitos diferenciados respecto de las condiciones que deben cumplir las empresas designadas por cada una de las Partes. En el caso de las empresas designadas por República Checa, se exige que las empresas aéreas se encuentren establecidas en el territorio de la República Checa o que tenga una Licencia de Explotación válida de acuerdo al Derecho de la Unión Europea. Por su parte, las empresas designadas por Chile deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio chileno, lo que favorece la inversión extranjera. Asimismo, para ambos Estados, la Parte que designa debe ejercer y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado o, en caso de República Checa, puede ser ejercido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable por la emisión de su Certificado de Operador Aéreo.

A mayor abundamiento, el Artículo agrega que un Estado Parte puede revocar una autorización a una empresa designada cuando la compañía aérea designada por el otro Estado no cumpla con los requisitos señalados precedentemente. Esto no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de seguridad operacional o "Safety" (Artículo 6) o seguridad de la aviación o "Aviation Security" (Artículo 7).

El Artículo 6, denominado "Seguridad Operacional", indica que para efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes reconocerán como válidos los

certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes. Asimismo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte y pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o de suspender un vuelo en particular.

Conforme al Artículo 7, rotulado "Seguridad de la Aviación", las Partes reafirman su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia. Esta última norma se basa en una cláusula modelo de seguridad elaborado por la OACI. Cabe hacer presente que los convenios internacionales acerca de seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el Artículo, son instrumentos ratificados por Chile.

Respecto a las "Oportunidades Comerciales", contenidas en el Artículo 8, las Partes se comprometen a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes autorizados; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes; y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales acuerdos

cuenten con los derechos de tráfico y de rutas correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos. Asimismo, este Artículo incorpora la autorización a las empresas designadas para llegar a acuerdos de transporte intermodal, favoreciendo las conexiones con otros medios de transporte.

El Artículo 13, que regula las "Tarifas", prevé la libertad tarifaria, que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado, así, la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

El Artículo 14, concerniente a las "Consultas y Enmiendas", prescribe que las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consultas entre ambas, enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen, por intercambio de notas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por las Partes.

El Artículo 15, que alude a la "Solución de Controversias" establece que si surgiere alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, se contempla la consulta entre las autoridades como vía de solución. En caso de persistir la controversia, las Partes pueden recurrir

a un panel arbitral para dirimir la controversia.

El Artículo 19, consagra el principio de la "No Discriminación", el cual es aplicable a la totalidad del Acuerdo, protegiendo a las compañías de ambas Partes de cualquier acto discriminatorio con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo.

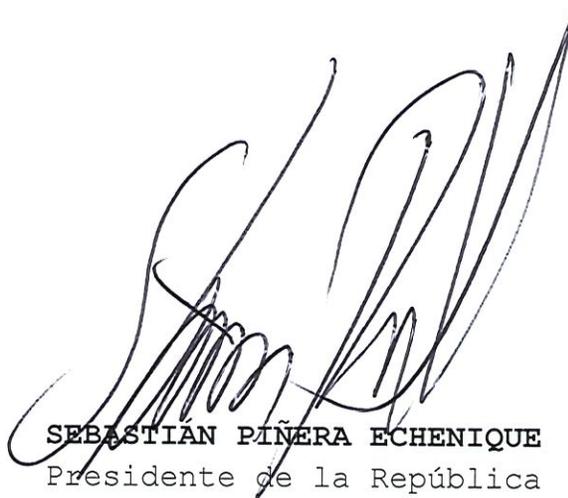
Las demás disposiciones del presente Acuerdo, relativas a: "Aplicación de Leyes" (Artículo 5); "Derechos de Aduana" (Artículo 9); "Tránsito Directo" (Artículo 10); "Cargos al Usuario" (Artículo 11); "Competencia entre Líneas Aéreas" (Artículo 12); "Terminación" (Artículo 16); "Acuerdo Multilateral" (Artículo 17); "Registro en la OACI" (Artículo 18); y "Entrada en vigor" (Artículo 20), representan cláusulas usuales en esta clase de instrumentos de Servicios Aéreos y corresponden a la aplicación de la normativa internacional amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

En mérito de lo expuesto, tengo el honor de someter a vuestra consideración

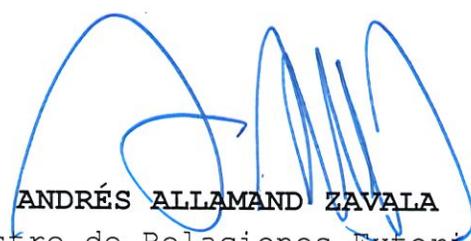
P R O Y E C T O D E A C U E R D O :

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébese el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República de Chile y la República Checa, suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018".

Dios guarde a V.E.,



SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República



ANDRÉS ALLAMAND ZAVALA
Ministro de Relaciones Exteriores



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones



T R A D U C C I O N

I-46/19

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

LA REPÚBLICA CHECA

La República de Chile y la República Checa, (en adelante denominadas "las Partes");

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y de regulación gubernamental y con igualdad de oportunidades;

Deseando facilitar la expansión del transporte aéreo internacional;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas individuales a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad

- // -

operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación respecto de los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de personas o propiedad, afectan negativamente la operación del transporte aéreo, y socavan 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 convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o la entidad o entidades que la reemplacen; y en el caso de la República Checa, el Ministerio de Transporte o la entidad o entidades que lo reemplacen o, en ambos casos, cualquier otra autoridad legalmente facultada para desempeñar las funciones ejercidas por dichas autoridades aeronáuticas;
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo y cualquier enmienda a éste;
3. "Parte" es un Estado que ha acordado formalmente vincularse por este Acuerdo.
4. "Transporte Aéreo" significa cualquier transporte público

- // -



- // -

por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración, arrendamiento o de otro modo;

5. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94(a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas partes; y
 - b. cualquier Anexo o enmienda al mismo adoptada en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes;
6. "OACI" designa a la Organización de Aviación Civil Internacional;
7. "Línea aérea designada" una línea aérea o líneas aéreas designada(s) y autorizada(s) de acuerdo con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
8. "Tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales esta tarifa, tasa o cargo se aplica excluyendo el precio y otras condiciones relacionadas con el transporte de correo;
9. "Servicio aéreo" significa, de conformidad con el Artículo 96 del Convenio, todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga;
10. "Servicio aéreo internacional" significa, de conformidad



- // -

- // -

con el Artículo 96 del Convenio, el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

11. "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
12. "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por la provisión de bienes, instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación; y
13. "Códigos compartidos" significa un acuerdo comercial entre líneas aéreas designadas de ambas Partes y/o las líneas aéreas de terceros países bajo el cual operan conjuntamente una ruta específica para el transporte de pasajeros, carga y correo, una como operadora y comercializadora y la otra como comercializadora, donde cada una de las líneas aéreas involucradas tenga los derechos de tráfico y/o de rutas apropiados.
14. "Tratados de la UE" significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre funcionamiento de la Unión Europea; y
15. "Nacionales de la República Checa" significará los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea y "líneas aéreas de la República Checa" significará las líneas aéreas designadas por la República Checa.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas

- // -



- // -

aéreas designadas de la otra Parte:

- a. el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
 - c) el derecho de prestar servicios aéreos para pasajeros y carga, combinados o exclusivamente para el transporte de carga, entre ambos territorios, y entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, y tales servicios deberán incluir cualquier punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto las rutas, frecuencias, y tipos de aeronave.
2. Los derechos distintos de los especificados en el párrafo 1 de este Artículo están sujetos a un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.
3. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera y en todos los vuelos y a su elección:
- a) operar vuelos en una o ambas direcciones;
 - b) combinar distintos números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
 - c) servir puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes y puntos en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d) omitir escalas en cualquier punto o puntos, siempre y cuando los servicios aéreos en estas rutas incluyan el



- // -

- // -

- punto en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea, a menos que se señale de otro modo;
- e) transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas; ya sea tráfico de pasajeros, carga y correo, o exclusivamente tráfico de carga, de una aeronave a otra o varias otras aeronaves que sean distintas a las usadas sobre la misma ruta antes de la escala, sea que esta(s) aeronave(s) sea(n) propia(s) u operadas bajo alguna modalidad de las indicadas en el Artículo 8 de este Acuerdo; y
- f) Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.
4. Las líneas aéreas de cada Parte, distintas de las designadas en virtud del Artículo 3 de este Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en el párrafo 1 (a) y (b) de este Artículo.
5. Las líneas aéreas de una Parte tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte de manera no discriminatoria.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar servicios aéreos de conformidad con el presente Acuerdo, y para retirar o

- // -

- // -

modificar tales designaciones. Tales designaciones serán transmitidas a la otra Parte mediante notificación por escrito por la vía diplomática.

2. Al recibir dicha designación y las solicitudes de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s), las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, otorgarán, sujeto a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo, los permisos y autorizaciones apropiados con la mínima demora administrativa, de acuerdo con el párrafo 1 de este Artículo.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte pueden exigir a la línea aérea designada por la otra Parte que demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos, que normal y razonablemente se aplican a la operación de los servicios aéreos.
4. Cada Parte tendrá derecho a rechazar la designación mencionada en el párrafo 1 de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que se consideren necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Acuerdo, cada vez que la Parte no demuestre que:
 - a. en el caso de una línea aérea designada por la República Checa.
 - i. la línea aérea se encuentra establecida en el territorio de la República Checa en virtud de los Tratados de la UE y tiene una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión



- // -

- // -

Europea; y

- ii. el control regulatorio efectivo de la línea aérea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación;
- b. en el caso de una línea aérea designada por la República de Chile:
 - i. La línea aérea está constituida y tiene su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile; y
 - ii. el control regulatorio efectivo de la línea aérea es ejercido y mantenido por la República de Chile.
5. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada, podrá comenzar a operar los servicios acordados en conformidad con las disposiciones relevantes de este Acuerdo y con la mínima demora administrativa.

ARTÍCULO 4

Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización

1. Cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, siempre que:
 - a. En el caso de una línea aérea designada por la República Checa:
 - i. la línea aérea no se encuentre establecida en el territorio de la República Checa en virtud de los Tratados de la UE o no tenga una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación

- // -

- // -

- de la Unión Europea; o
- ii. el control regulatorio efectivo de la línea aérea no es ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
- iii. la República de Chile demuestra que, al ejercer los derechos de tráfico en virtud de este Acuerdo en una ruta que incluye un punto en otro Estado Miembro de la Unión Europea, la línea aérea estaría eludiendo las restricciones a los derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre la República de Chile y el otro Estado Miembro de la Unión Europea; o
- iv. la línea aérea posee un Certificado de Operador Aéreo emitido por otro Estado Miembro de la Unión Europea y no existe un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la República de Chile y ese Estado Miembro de la Unión Europea, y los derechos de tráfico hacia ese Estado Miembro de la Unión Europea han sido denegados a la línea aérea designada por la República de Chile;
- b. en el caso de una línea aérea designada por la República de Chile:
- i. la línea aérea no está constituida o no tiene su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile; y



- // -

- // -

- ii. el control regulatorio efectivo de la línea aérea no es ejercido ni mantenido por la República de Chile;
- c. la línea aérea no ha cumplido con las leyes y reglamentos mencionadas en el Artículo 5 de este Acuerdo. A menos que se requiera una acción inmediata para evitar nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho establecido por este Artículo se ejercerá solo después de consultar con la otra Parte.
2. Este Artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes a suspender, limitar o imponer condiciones sobre el transporte aéreo de conformidad con las disposiciones de los Artículos 6 y 7 de Este Acuerdo.

ARTÍCULO 5

Aplicación de Leyes

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte que regulan la entrada, permanencia, tránsito y salida de su territorio, y particularmente las que regulan los trámites relativos a la inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, cuarentena, salud, veterinarias y sanitarias se aplicarán dentro del territorio a las operaciones de la línea aérea de la otra Parte.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte que regulen la provisión de información estadística se cumplirán por las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 6

Seguridad Operacional

1. Para los fines de operar el transporte aéreo indicado en

- // -

- // -

el presente Acuerdo, cada Parte reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte que se encuentren en vigor, siempre que dichos certificados y licencias sean a lo menos iguales o por sobre los estándares mínimos que sean establecidos conforme al Convenio. Sin perjuicio de ello, cada Parte se reserva el derecho a negarse a reconocer, para efectos de los vuelos sobre su territorio, los certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte o por cualquier otro Estado.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves, y a la operación de las líneas aéreas. Dichas consultas se celebrarán dentro de treinta (30) días de la fecha de entrega de dicha solicitud. Si, después de celebrarse tales consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente las normas y requisitos de seguridad operacional en estas áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas de seguridad operacional que puedan ser establecidas en virtud del Convenio, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales hallazgos y la otra Parte deberá tomar las medidas correctivas apropiadas. Si la otra Parte no toma las medidas correctivas adecuadas dentro de quince (15) días o del período más largo que sea acordado, dará derecho a revocar, suspender o limitar las



- // -

- // -

autorizaciones de operación otorgadas a una línea aérea de la otra Parte.

3. Las líneas aéreas de una Parte cumplirán con los estándares técnicos de la otra Parte con respecto a la convalidación y concesión del Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuyos requisitos no serán discriminatorios en comparación con empresas nacionales u otras empresas internacionales.
4. Toda aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte, deberá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave.
5. Cuando sea indispensable tomar medidas correctivas para garantizar la seguridad operacional de aeronaves o líneas aéreas, cada Parte se reserva el derecho de revocar o modificar de inmediato la autorización de operación de la línea aérea o de suspender un vuelo determinado.
6. Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con los párrafos 2 o 5 de este Artículo se suspenderá una vez que la base para la adopción de dicha medida deje de existir.
7. Cuando la República Checa haya designado una línea aérea



- // -

- // -

cuyo control regulatorio sea ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte en virtud del presente Artículo se aplicarán igualmente en relación con la adopción, ejercicio o mantenimiento de normas de seguridad operacional por parte de ese otro Estado Miembro de la Unión y con respecto a la autorización de operación de esa línea aérea.

ARTÍCULO 7

Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes reiteran su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita como parte integrante del presente Acuerdo.
2. Cada Parte se prestará, a requerimiento de la otra Parte, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de una aeronave y otros actos ilícitos contra la seguridad de sus pasajeros, su tripulación, aeronaves, aeropuertos, e instalaciones de navegación aérea, y afrontar toda otra amenaza contra la seguridad de la aeronavegación civil.
3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes actuarán, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el



- // -

- // -

16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 01 de marzo de 1991, siempre que ambas Partes sean partes de dichos convenios, así como de cualquier otro Convenio o Protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil ratificado por ambas Partes.

4. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida que tales disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o domicilio permanente en su territorio y, en el caso de la República Checa, los explotadores de aeronaves que en encuentren establecidos en su territorio en virtud de los tratados de la UE y cuenten con Licencias de Explotación válidas conforme a la legislación de la Unión Europea, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.
5. Cada Parte acepta que dichos explotadores de aeronaves



- // -

- // -

pueden ser obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación requeridas por la otra Parte para la entrada, salida y durante su permanencia en el territorio de la otra Parte, en conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en esa Parte, incluso, en el caso de la República Checa, la Legislación de la Unión Europea. Cada Parte se asegurará que se apliquen medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger a las aeronaves e inspeccionar pasajeros, tripulación, artículos de mano, carga y suministros de aeronaves, antes y durante el proceso de embarque o carga. Cada Parte también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad de la aviación para enfrentar una amenaza determinada.

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
7. Cuando una de las Partes tenga motivos justificados para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones de seguridad de la aviación estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un

- // -

- // -

acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación y al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de dicha Parte. En caso de emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de quince (15) días.

ARTÍCULO 8

Oportunidades Comerciales

Representación de las líneas aéreas

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios aéreos.
2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte, relativos al ingreso, residencia y empleo, enviar y mantener en el territorio de la otra Parte, personal gerencial, de ventas, técnico, operacional y otro personal especializado requerido para la provisión de servicios aéreos.

Asistencia en Tierra

3. De conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la Parte respectiva, incluso, en el caso de la República Checa, la legislación de la Unión Europea, cada línea aérea designada tendrá el derecho de proporcionar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte (en adelante "servicios propios de asistencia en tierra") o, a su opción,

- // -

- // -

seleccionar entre los agentes competidores de esos servicios. Cuando dichas leyes y reglamentos limiten o impidan los servicios propios de asistencia en tierra, y cuando no exista competencia efectiva entre los proveedores que presten servicios en tierra, cada línea aérea designada será tratada sin discriminación en relación con el acceso a servicios propios y servicios de asistencia en tierra prestados por un proveedor o proveedores.

Ventas de Servicios y Transferencia de Fondos

4. Previa presentación ante las autoridades aeronáuticas de la primera Parte y sujeta a un registro comercial adecuado de conformidad con las leyes y reglamentos respectivos vigentes en el territorio de esta primera Parte, las líneas aéreas designadas de la otra Parte podrán participar directamente en la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona podrá comprar libremente dicho transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles normalmente adquiridas por bancos en dicho territorio.
5. Cada Parte concederá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a convertir y remesar a su sede principal de negocios los ingresos locales generados en el territorio de la primera Parte que excedan los montos desembolsados localmente. La conversión y remesa de fondos

- // -

- // -

serán permitidas, sin demora, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones y remesas vigente a la fecha de la conversión y remesa. En caso que no se haya establecido un sistema de tipos de cambio, la conversión y remesa se realizará sin restricciones en base al tipo de cambio oficial aplicable a la fecha que se realice la transferencia. La transferencia efectiva no estará sujeta a cargo alguno excepto los cargos normales por servicio cobrados por los bancos en dichas transacciones. En el caso que el pago entre las Partes se encuentre regulado por un acuerdo especial, se aplicará dicho acuerdo especial.

Acuerdos de cooperación comercial

6. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una de las Partes podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como *blocked space* y código compartido, con las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes y/o una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país. En caso de que un tercer país no autorice o permita acuerdos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas que prestan servicios hacia, desde y a través del territorio de dicho tercer país, las autoridades aeronáuticas de la Parte en cuestión tienen derecho a no aceptar dichos acuerdos.

Las disposiciones precedentes están sujetas a las condiciones que (a) las líneas aéreas en dichos acuerdos

- // -

- // -

tengan los derechos de tráfico o de ruta correspondientes; y (b) los billetes de pasaje aéreo y cualquier otro documento relacionado con las condiciones de los servicios aéreos y/o las cartas de porte aéreo enuncian claramente al comprador o usuario del servicio, la línea aérea que realmente operará cada tramo del servicio y la línea aérea con la que establecerá una relación comercial-contractual.

Las líneas aéreas están obligadas a presentar acuerdos de códigos compartidos y *blocked space* propuestos ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes para su notificación o registro antes de su introducción propuesta.

Arrendamiento

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes podrá también celebrar acuerdos comerciales, tales como contratos de arrendamiento de aeronaves ("dry lease"), subarrendamiento de aeronaves, y contratos de arrendamiento de aeronaves con tripulación ("wet lease"), sea que incluya o no seguros y mantenimiento con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes y/o una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional y de aviación a que se refiere el presente Acuerdo. Todos los participantes en dichos acuerdos tendrán la autoridad apropiada y cumplirán las condiciones prescritas en las leyes y reglamentos



- // -

- // -

respectivos aplicadas por las Partes a dichos acuerdos. Ninguna de las Partes requerirá que las líneas aéreas que proporcionan la aeronave cuenten con los derechos de tráfico apropiados en virtud de este Acuerdo. Las Partes podrán requerir que estos acuerdos sean aprobados por sus autoridades competentes. Cuando una de las Partes requiera tal aprobación, deberá minimizar las cargas administrativas para las líneas aéreas de los procedimientos de aprobación.

Servicios Intermodales

8. La línea aérea designada de cada Parte tendrá derecho a emplear, en relación con el transporte aéreo de pasajeros y carga, cualquier transporte de superficie hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes o terceros países. La línea aérea designada podrá optar por realizar su propio transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos, incluido el código compartido, con otros transportistas de superficie, sujeto a las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de la Parte interesada. Los servicios intermodales podrán ofrecerse como un servicio directo y a un precio único para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre que se informe a los pasajeros y embarcadores sobre los hechos relacionados con dicho transporte.

ARTÍCULO 9

Derechos de Aduana

1. Las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de

- // -

- // -

cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, repuestos, combustibles, lubricantes y suministros técnicos y artículos para la aeronave (incluidos artículos tales como alimentos y bebidas) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de restricciones a la importación, derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros impuestos y cargos nacionales y locales.

2. Las exenciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los artículos a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con la excepción de los cargos basados en el costo del servicio, siempre que dichos artículos sean:
 - a. subidos a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de la Parte y para su uso a bordo de la aeronave dedicada a los servicios acordados con la otra Parte;
 - b. introducido en el territorio de cualquiera de las Partes por la línea aérea o las líneas aéreas designadas de la otra Parte en los servicios acordados; y
 - c. retenidos a bordo de las aeronaves de la línea aérea o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes a su llegada y hasta su salida del territorio de la otra Parte;

Puede requerirse que los equipos y suministros referidos en el párrafo 2 de este Artículo se mantengan bajo supervisión o control de las autoridades aduaneras.

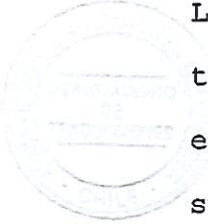
- // -

- // -

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada de cualquiera de las Partes, podrán descargarse en el territorio de la otra Parte sólo con la autorización de las autoridades aduaneras ese territorio. En tal caso, se les podrá exigir que permanezcan bajo la supervisión de dichas autoridades hasta su reexportación o hasta que su eliminación de conformidad con los reglamentos aduaneros.
4. Nada en este Acuerdo impedirá que la República Checa imponga, de manera no discriminatoria, impuestos, gravámenes, aranceles o cargas sobre el combustible suministrado en su territorio para uso en una aeronave de una línea aérea designada de la República de Chile que opere entre un punto en el territorio de la República Checa y otro punto en el territorio de la República Checa o en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

ARTÍCULO 10

Tránsito Directo



Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una de las Partes, que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal efecto, estarán sujetos a un control simplificado, salvo los chequeos justificados en virtud de las disposiciones de seguridad de la aviación a que se refiere el artículo 7 de este Acuerdo, por el interés en mantener la seguridad interna y la prevención del tráfico de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, así

- // -

- // -

como en la prevención de la inmigración ilegal. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros cargos

ARTÍCULO 11

Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que puedan imponer los organismos recaudadores competentes a las líneas aéreas designadas de la otra Parte serán justos, razonables y no injustamente discriminatorios.
2. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre los organismos recaudadores competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y promoverán el intercambio por parte de los organismos recaudadores competentes y líneas aéreas de información que pueda ser necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos. Se deberá presentar una notificación razonada a dichas líneas aéreas sobre las propuestas de cambios a dichos cargos, para permitirles expresar su punto de vista antes de implementar los cambios.

ARTÍCULO 12

Competencia entre Líneas aéreas

1. Cada una de las Partes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para competir en los servicios aéreos internacionales a que se refiere el presente Acuerdo.
2. La capacidad de transporte aéreo internacional ofrecido

- // -



- // -

por las líneas aéreas designadas se determinará libremente por cada una de ellas.

3. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio y siempre sobre bases no discriminatorias.
4. Cada Parte tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para impedir todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten la competitividad de las líneas aéreas de la otra Parte.
5. Cada Parte minimizará la carga administrativa de los requisitos y procedimientos de presentación de las líneas aéreas designadas de la otra Parte y se asegurará de que tales cargas y procedimientos se apliquen sobre bases no discriminatorias.

ARTÍCULO 13

Tarifas

1. Cada línea aérea designada establecerá sus tarifas por los servicios aéreos. La intervención de las Partes se limitará a:
 - a. Impedir prácticas o tarifas injustificadamente discriminatorias;
 - b. Proteger a los consumidores frente a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen en el abuso de una posición dominante; y

- // -

- // -

- c. Proteger a las líneas aéreas frente a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto, o cuando exista evidencia de un intento por eliminar la competencia.
2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de este Artículo.
3. Las tarifas que se cobrarán a o desde su territorio por las líneas aéreas de cualquiera de las Partes, se presentarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte o a las entidades correspondientes para su notificación o registro.
4. Si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes cree que una tarifa propuesta o vigente es inconsistente con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 del presente Artículo, notificará a la autoridad aeronáutica de la otra Parte los motivos de su disconformidad lo antes posible. Las autoridades aeronáuticas de cada Partes harán sus mejores esfuerzos para resolver el problema. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas. Estas consultas se celebrarán a más tardar treinta (30) días después de la recepción de la solicitud, y las Partes cooperarán para obtener la información necesaria para la resolución motivada del problema. Si las partes llegan a un acuerdo con respecto a una tarifa para la que se ha dado una notificación de disconformidad, cada Parte hará sus



- // -

- // -

mejores esfuerzos para ponerlo en práctica. Sin dicho acuerdo mutuo, la tarifa continuará vigente.

ARTÍCULO 14

Consultas y Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Acuerdo. Tales consultas comenzarán a la brevedad posible, pero no después de cuarenta y cinco (45) días después de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.
2. Cualquier enmienda a este Acuerdo entrará en vigencia sesenta (60) días después de la entrega de la última nota diplomática que confirme que se han cumplido todas las formalidades internas requeridas para la aprobación de dicha enmienda.

ARTÍCULO 15

Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, ésta será resuelta en primer lugar mediante consultas entre las Partes. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo mediante consultas, la controversia, a solicitud de cualquiera de las Partes será sometida a la decisión de un tribunal arbitral.
2. Este tribunal arbitral estará compuesto por tres miembros establecidos de la siguiente manera:
 - a) Cada Parte designará a un árbitro dentro de treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud de

- // -

- // -

arbitraje. Dentro de sesenta (60) días después de que los dos árbitros hayan sido designados, éstos, de común acuerdo, nombrarán a un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral; y

- b) Si alguna de las Partes no designa a un árbitro o si el tercer árbitro no es designado en la forma que se indica en el inciso a), el o los árbitros, a petición de cualquiera de las Partes, será(n) designado(s) por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional dentro de treinta (30) días. Si el Presidente del Consejo es un nacional de cualquiera de las Partes, o si de otro modo estuviera impedido de desempeñar esta función, la designación será realizada por el Vicepresidente más antiguo que no esté inhabilitado por el mismo motivo.
3. Las Partes se comprometen a cumplir con el procedimiento, las decisiones y el laudo dictado por el tribunal arbitral. Si las decisiones dictadas en conformidad con este Artículo no son cumplidas por alguna de las Partes o por las líneas aéreas de cualquiera de ellas, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado a la otra Parte incumplidora en virtud del presente Acuerdo.
4. Cada Parte sufragará el costo de su propio árbitro, así como de su representación en el procedimiento arbitral. El costo del Presidente y cualquier otro costo incurrido como resultado del tribunal arbitral serán compartidos por igual entre las Partes.

ARTÍCULO 16

- // -

- // -

Terminación

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, comunicar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte su decisión de poner término al presente Acuerdo. Dicho aviso se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que el aviso de terminación sea retirado por acuerdo mutuo entre las Partes antes de la expiración de dicho período.
2. Si la Parte no acusa recibo de la notificación de terminación, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la fecha de acuse recibo de la notificación por parte de la OACI.

ARTÍCULO 17

Acuerdo Multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral adoptado por ambas Partes con respecto a cualquier asunto a que se refiere el presente Acuerdo, este se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 18

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 19

No Discriminación

Las Partes entienden que el presente Acuerdo está basado en el Principio de No Discriminación Mutua, en términos que

- // -

- // -

cada Parte otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas por cada Parte, particularmente con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo, incluido pero no limitado a, impuestos, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad de la aviación, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 20

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra Parte, por la vía diplomática, el término de los trámites y formalidades internas correspondientes.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente facultados a tal fin por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Acuerdo.

Hecho en Nairobi, el día 11 de diciembre de 2018, en dos ejemplares originales en idioma inglés, siendo igualmente auténtico cada uno de los textos.

POR LA
REPÚBLICA DE CHILE

POR LA
REPÚBLICA CHECA

=====

TRADUCIDO POR: RENÉ VALENZUELA GARCÍA, Resolución No. 65 de 22 de noviembre de 1983.

REIMPRESO EN SANTIAGO, CHILE, a 9 de abril de 2019.

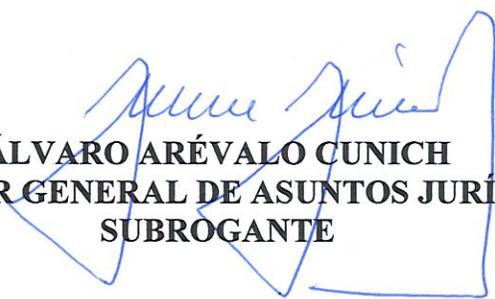


Alejandra Vergara Zapata
ALEJANDRA VERGARA ZAPATA

TRADUCTORA

CONFORME CON SU ORIGINAL




ÁLVARO ARÉVALO CUNICH
DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS
SUBROGANTE

SANTIAGO, 20 de diciembre de 2019.