

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO DE SERVICIOS AÉREOS", SUSCRITO EN NUEVA YORK, EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2019.

Santiago, 05 de abril de 2021.

M E N S A J E N ° 046-369/

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 entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo de Servicios Aéreos", suscrito en Nueva York, el 26 de septiembre de 2019.

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 23 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

III. PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que el objeto de este Acuerdo es establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios, contribuyendo al progreso de la aviación civil internacional, para garantizar el mayor grado de seguridad en las operaciones de transporte aéreo internacional.

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.

Seguidamente, el Artículo 2, denominado "Otorgamiento de Derechos", contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo); 2da libertad (escala técnica), derechos de 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); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); y la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la otra Parte y cualquier

tercer país sin pasar por el territorio del país que designa la aerolínea).

A su turno, el Artículo 3, que trata la "Designación y Autorización", contempla el derecho de cada Parte para designar una o más líneas aéreas para que operen los servicios aéreos acordados y para retirar o modificar dichas designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte por escrito. También estatuye el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y de mínima demora administrativa.

El Artículo 4, referido a la "Revocación y Limitación de Autorización", señala que cada Parte se reserva el derecho de rechazar, revocar, suspender o imponer condiciones, temporal o permanentemente, a las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, en determinados casos y previa consulta con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte de conformidad con el Artículo 17 de este instrumento.

En el Artículo 6, relativo a la "Seguridad Operacional", las Partes se obligan a reconocer como válidos, para efectos de operar los servicios acordados, los certificados de aeronavegabilidad, de competencia, y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

Del mismo modo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte, y pueden solicitar la celebración de consultas relativas a dichas 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 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 norma se basa en una cláusula modelo de seguridad elaborada 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.

El Artículo 9, concerniente a las "Tarifas", consagra la libertad tarifaria, que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado. 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 vigente salvo que, previas consultas, ambas Partes la 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 11, intitulado "Oportunidades Comerciales y Transferencia de Fondos", contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes y de transferir libremente los ingresos que obtenga.

A continuación, el Artículo 12 trata de la "Cláusula de Competencia Justa" y estatuye el principio de justa y equitativa oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo regulados por este Acuerdo, conforme al cual cada Parte adoptará medidas para eliminar la discriminación o prácticas de competencia desleal, así como, de abuso de la oferta.

El Artículo 13, atinente a los "Acuerdos de Cooperación", prevé la posibilidad que las líneas aéreas designadas de cada Parte operen u ofrezcan los servicios acordados a través de diferentes Acuerdos de Cooperación tales como códigos compartidos, bloqueos de espacios, empresas conjuntas u otra forma de cooperación, y siempre que cumplan los requisitos establecidos.

El Artículo 17, concerniente a las "Consultas", prescribe que las Partes, con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento del presente Acuerdo o para modificar alguna disposición del mismo, podrán usar el mecanismo de consultas, mediante diálogo o por correspondencia.

El Artículo 18, que alude a la "Solución de Controversias", establece que si surgiere alguna controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes recurrirán, primeramente, a la negociación entre ellas. En caso de persistir la controversia, las Partes pueden someterse a un tribunal arbitral.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a: "Aplicación de las Leyes y Reglamentos" (Artículo 5); "Derechos de Aduana y otros Cargos" (Artículo 8); "Representantes de las Líneas Aéreas" (Artículo 10); "Transporte de Carga Intermodal" (Artículo 14); "Cargos al Usuario" (Artículo 15); "Estadísticas " (Artículo 16); "Modificación del Acuerdo" (Artículo 19); "Convenio Multilateral" (Artículo 20); "Terminación" (Artículo 21); "Registro" (Artículo 22); y "Entrada en Vigor" (Artículo 23), representan cláusulas usuales en esta clase de Acuerdos 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 el siguiente

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébese el "Acuerdo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo de Servicios Aéreos", suscrito en Nueva York, el 26 de septiembre de 2019."

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



ACUERDO

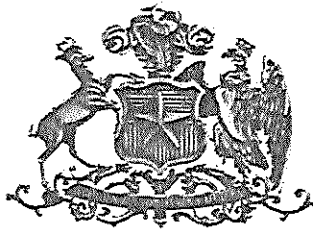
ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

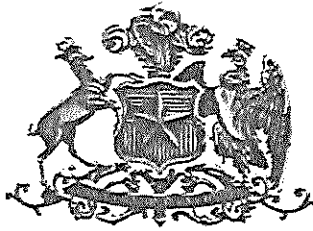
Y

EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO

DE SERVICIOS AÉREOS



ARTÍCULO 1	Definiciones
ARTÍCULO 2	Otorgamiento de Derechos
ARTÍCULO 3	Designación y Autorización
ARTÍCULO 4	Revocación y Limitación de Autorización
ARTÍCULO 5	Aplicación de las Leyes y Reglamentos
ARTÍCULO 6	Seguridad Operacional
ARTÍCULO 7	Seguridad de la Aviación
ARTÍCULO 8	Derechos de Aduana y otros Cargos
ARTÍCULO 9	Tarifas
ARTÍCULO 10	Representantes de las líneas aéreas
ARTÍCULO 11	Oportunidades Comerciales y Transferencia de Fondos
ARTÍCULO 12	Cláusula de Competencia Justa
ARTÍCULO 13	Acuerdos de Cooperación
ARTÍCULO 14	Transporte de Carga Intermodal
ARTÍCULO 15	Cargos al Usuario
ARTÍCULO 16	Estadísticas
ARTÍCULO 17	Consultas
ARTÍCULO 18	Solución de Controversias
ARTÍCULO 19	Modificación del Acuerdo
ARTÍCULO 20	Convenio Multilateral
ARTÍCULO 21	Terminación
ARTÍCULO 22	Registro
ARTÍCULO 23	Entrada en Vigor



**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE
Y
EL GOBIERNO DEL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO**

En adelante denominados individualmente “la Parte Contratante” y colectivamente “las Partes Contratantes”;

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

Deseando celebrar un acuerdo para los efectos de establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional;

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1
Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que el contexto requiera otra interpretación, el término:

- a) “autoridades aeronáuticas” significa: en el caso del Gran Ducado de Luxemburgo, el Ministro responsable de la Aviación Civil y, en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones ejercidas en la actualidad por dichas autoridades;
- b) “servicios acordados” significa los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas en este Acuerdo para el transporte de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación;
- c) “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, y cualquier enmienda a éste;
- d) el “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de



1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 del Convenio, y cualquier enmienda a los Anexos o al Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas hayan sido adoptados o ratificados por ambas Partes Contratantes.

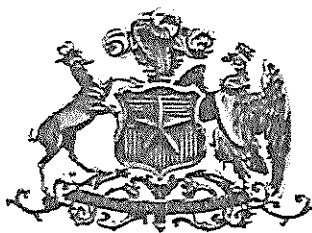
- e) "línea aérea designada" significa una línea aérea que haya sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
- f) "tarifas" significa los precios a pagar por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones bajo las cuales se aplican dichas tarifas, incluidos los precios y condiciones para la agencia y otros servicios anexos, pero excluida la remuneración y condiciones para el transporte de correo;
- g) "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 del Convenio;
- h) "territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
- i) "Nacionales del Gran Ducado de Luxemburgo" se entenderá en este Acuerdo como una referencia a nacionales de los Estados de la Unión Europea;
- j) "Líneas Aéreas del Gran Ducado de Luxemburgo" se entenderá en este Acuerdo como una referencia a líneas aéreas designadas del Gran Ducado de Luxemburgo.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales por parte de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante:

- a) a volar a través del territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
- b) a hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;
- c) el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de tomar y dejar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, mientras opera el tráfico aéreo internacional desde o hacia la otra Parte



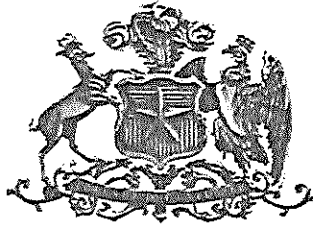
Contratante;

- d) el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de tomar y dejar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, mientras opera rutas internacionales desde o hacia terceros países, y el derecho a tomar y dejar pasajeros, carga, y correo, ya sea por separado o en combinación en terceros países, provenientes de o en dirección al territorio de la otra Parte Contratante, a través de su propio territorio; y
- e) el derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en el territorio de terceros países en cualquier punto, con destino a o provenientes de cualquier punto en el territorio de la otra Parte Contratante, sin incluir ningún punto dentro del territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea.

2. Cada Línea Aérea designada podrá, al operar un servicio acordado, en cualquiera o 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 y más allá en los territorios de las Partes Contratantes, en las rutas y cualquier combinación y en cualquier orden;
- d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
- e. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
- f. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
- g. Hacer escalas en cualquier punto, ya sea dentro o fuera del territorio de la otra Parte Contratante;
- h. Llevar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte Contratante; y
- i. Combinar tráfico en la misma aeronave independientemente de dónde se origine dicho tráfico;

sin limitación en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo que puede



ser de su propiedad, arrendado o fletado.

3. Nada de lo contenido en el párrafo 1 de este Artículo será interpretado en el sentido de conferir a una línea aérea designada de una Parte Contratante el privilegio de tomar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y correo a cambio de remuneración o arrendamiento y destinado a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, mediante una notificación por escrito a la otra Parte Contratante, una o más líneas aéreas para operar los servicios acordados y para retirar o modificar tales designaciones.

2. Al recibir dicha designación y en conformidad con las disposiciones del Artículo 4 de este Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante otorgarán sin demora a la línea o líneas aéreas designadas las autorizaciones apropiadas para operar los servicios acordados para los cuales esa línea aérea haya sido designada.

3. Al recibir dichas autorizaciones, la línea aérea podrá comenzar en cualquier momento a operar los servicios acordados, en su totalidad o en parte, siempre que la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo, en particular, que las tarifas se establezcan de conformidad con las disposiciones del Artículo 9 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

Revocación y Limitación de Autorización

1. Las autoridades aeronáuticas de la República de Chile tendrán derecho a rechazar la autorización a que se refiere el Artículo 3 de este Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por el Gran Ducado de Luxemburgo, a revocar o suspender dichas autorizaciones o imponer condiciones, temporal o permanentemente, en caso de:

a) que no se encuentre establecida en el territorio del Gran Ducado de



- Luxemburgo en virtud del tratado que establece la Unión Europea o no tenga una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; o
- b) que el control regulatorio efectivo de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea o el Estado Miembro de la Asociación Europea de Libre Comercio responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo o que la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
 - c) que la línea aérea no sea de propiedad, directa o mayoritariamente, o no esté controlada efectivamente por los Estados Miembros de la Unión Europea o por la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos estados, o
 - d) incumplimiento de la línea aérea de las leyes y reglamentos de la República de Chile; o
 - e) en su defecto, que la línea aérea no funcione conforme a las condiciones prescritas en este Acuerdo; o
 - f) que la línea aérea posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por otro Estado miembro de la Unión Europea o un Estado miembro de la Asociación Europea de Libre Comercio, y la República de Chile considere que, al ejercer los derechos de tráfico en virtud de este Acuerdo, la línea aérea estaría eludiendo las restricciones a los derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre la República de Chile y ese otro Estado; o
 - g) que la línea aérea posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por otro Estado Miembro de la Unión Europea o un Estado Miembro de la Asociación Europea de Libre Comercio, y no exista un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la República de Chile y ese Estado Miembro de la Unión Europea o un Estado Miembro de la Asociación Europea de Libre Comercio.

2. Las autoridades aeronáuticas del Gran Ducado de Luxemburgo tendrán derecho a denegar la autorización a que se refiere el artículo 3 del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada de la República de Chile, para revocar o suspender dichas autorizaciones o imponer condiciones. temporal o permanentemente, en caso de:



- a) que no esté establecida en el territorio de la República de Chile y no tenga una Licencia de Explotación válida emitida por las autoridades de la República de Chile; o
- b) que las autoridades de la República de Chile no ejerzan ni mantengan un control regulatorio efectivo de la línea aérea; o
- c) que la línea aérea no esté constituida y no tenga su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile; o
- d) que la línea aérea no cumpla con las leyes y reglamentos del Gran Ducado de Luxemburgo; o
- e) en caso que de otro modo la línea aérea no funcione conforme a las condiciones prescritas en este Acuerdo.

3. A menos que se requiera una medida inmediata para evitar la infracción de las leyes y reglamentos mencionados precedentemente, los derechos enumerados en los párrafos 1 y 2 de este artículo serán ejercidos únicamente después de consultar con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante de conformidad con el Artículo 17 de este Acuerdo.

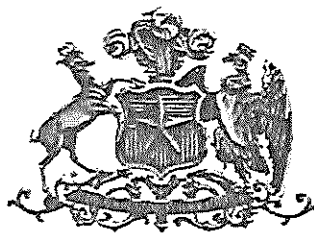
ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes y Reglamentos

1. Las leyes, reglamentos y procedimientos de una Parte Contratante que regulen la entrada, permanencia y salida de su territorio de aeronaves que realicen servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves, deberán ser cumplidas por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, durante la entrada, salida y permanencia en dicho territorio.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas a la entrada, despacho, tránsito, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena serán cumplidos por la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante y por o en representación de sus tripulaciones, pasajeros, carga y correo en el tránsito, entrada y salida desde y durante su permanencia en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a sus propias ni a ninguna otra línea aérea por sobre la línea aérea de la otra Parte Contratante que



se dedique a los servicios aéreos internacionales en la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración, cuarentena y similares.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada para tales efectos estarán sujetos a nada más que un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

ARTÍCULO 6 **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad operacional en cualquier área relativa a la tripulación aérea, aeronaves, o su operación adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se celebrarán dentro de treinta (30) días de dicha solicitud.

2. Si, después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante 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 establecidas en el momento en virtud del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales hallazgos y las medidas que se consideren necesarias para cumplir con dichas normas mínimas, y la otra Parte Contratante deberá tomar las medidas correctivas apropiadas. En el caso de que la otra Parte Contratante no tome las medidas adecuadas dentro de quince (15) días o aquel plazo mayor que sea acordado dará lugar a la aplicación del Artículo 4 de este Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, queda acordado que cualquier aeronave operada por la o las líneas aéreas de una Parte Contratante que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave, para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la



condición aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo, denominado "inspección de rampa"), siempre que esto no conduzca a una demora injustificada.

4. Si alguna inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa diere lugar a:

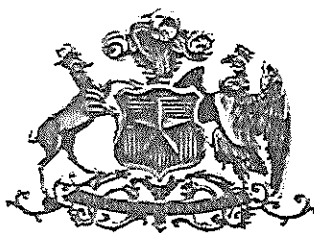
- a) la preocupación seria de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento conforme al Convenio, o
- b) la preocupación seria de que exista una falta de mantenimiento y administración efectivos de normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

Para los efectos del Artículo 33 del Convenio, la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección estará en libertad de concluir que los requisitos en virtud de los cuales se haya expedido o validado el certificado o licencia con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave, o que los requisitos bajo los cuales opera esa aeronave, son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de conformidad con el Convenio.

5. En caso de que el representante de esa línea aérea niegue el acceso para efectos de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por la(s) línea(s) aérea(s) de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, la otra Parte Contratante estará en libertad de inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 de este Artículo y llegue a las conclusiones que se mencionan en ese párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar la autorización de operación o el permiso técnico de una o más líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante en caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, consultas, etc., que se requiere una medida inmediata para la seguridad de una operación de línea aérea.

7. Cualquier medida de una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 2 o 6 de este Artículo cesará una vez que la base para adoptar esa



medida deje de existir.

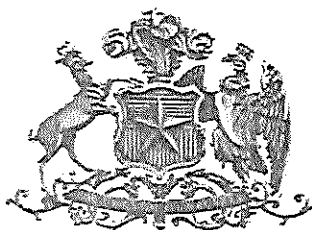
8. Los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias, emitidos o convalidados por una Parte Contratante y que aún se encuentren vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los efectos de la operación de los servicios acordados, siempre que dichos certificados o licencias hayan sido emitidos o convalidados de conformidad con las normas establecidas en el Convenio y de conformidad con ellas. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho a negarse a reconocer, para los efectos de vuelos por encima de su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

9. Si los privilegios o la condición de las licencias o certificados a que se hace referencia en el párrafo 8 de este Artículo, otorgados por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o línea(s) aérea(s) designada(s) o con respecto a una aeronave que opera los servicios acordados permitieran que una diferencia haya sido presentada en la Organización de Aviación Civil Internacional, las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar la celebración de consultas en conformidad con el Artículo 17 de este Acuerdo con el fin de asegurarse de que la práctica en cuestión es aceptable para ellas. El no llegar a un acuerdo satisfactorio constituirá un motivo para la aplicación del Artículo 4 de este Acuerdo.

ARTÍCULO 7

Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes Contratantes reiteran que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, 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



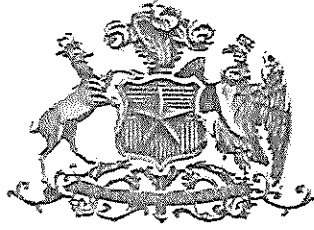
Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otro acuerdo que regule la seguridad de la aviación civil y sea vinculante para ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de la otra Parte Contratante, toda la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de una aeronave civil y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos, e instalaciones de navegación aérea, y afrontar cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones y exigencias técnicas sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la medida en que tales disposiciones sobre seguridad de la aviación y exigencias sean aplicables a las Partes Contratantes; ellas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o domicilio permanente en su territorio actúen de conformidad con tales disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acepta que a dichos operadores de aeronaves se les puede exigir que cumplan con las disposiciones y requisitos de seguridad de la aviación a que se hace referencia en el párrafo 3 precedente que la otra Parte Contratante exija para el ingreso, salida o permanencia dentro del territorio del estado de esa otra Parte Contratante.

Cada Parte Contratante garantizará que se apliquen efectivamente las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y las provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la carga. Cada Parte Contratante también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de medidas especiales razonables de seguridad de la



aviación para enfrentar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. En caso de que una de las Partes Contratantes tenga problemas con respecto a las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

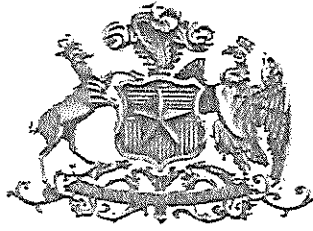
ARTÍCULO 8

Derechos de Aduana y otros Cargos

1. Cada Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad, eximirá a la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en la medida máxima posible en virtud de su legislación nacional de restricciones a la importación, aranceles aduaneros, impuestos al consumo, tasas de inspección y otros aranceles y cargos nacionales a las aeronaves, al combustible, a los aceites lubricantes, a los suministros técnicos consumibles, a las piezas de repuesto, incluidos motores, a los equipos regulares de aeronaves, a las provisiones de aeronaves (incluso licores, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados a su uso o a ser utilizados únicamente en relación con la operación o el servicio de la o las aeronaves designadas de la otra Parte Contratante que opere los servicios acordados.

2. Las exenciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los bienes a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo;

- a) introducidos en el territorio de la Parte Contratante por o en representación de la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante;



- b) retenidos a bordo de las aeronaves de la o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante al momento de su llegada o salida del territorio de la otra Parte Contratante;
- c) subidos a bordo de las aeronaves de la o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante y destinadas a ser utilizadas en la operación de los servicios acordados;

independientemente de que dichos bienes sean usados o consumidos en su totalidad dentro del territorio de la Parte Contratante que otorga la exención, siempre que la propiedad de dichos bienes artículos no sea transferida en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. El equipo aéreo regular, así como los materiales y suministros normalmente retenidos a bordo de la aeronave de la o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o eliminados de otro modo de conformidad con las regulaciones aduaneras.

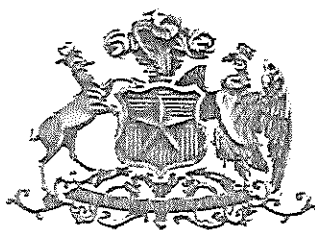
ARTÍCULO 9

Tarifas

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas del transporte aéreo sean establecidas por cada línea aérea designada en base a consideraciones comerciales en el mercado. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:

- a) la prevención de tarifas o prácticas abusivas o discriminatorias;
- b) la protección de los consumidores contra precios excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
- c) la protección de las líneas aéreas contra tarifas que sean artificialmente bajas debido a subsidios o ayudas gubernamentales directas o indirectas.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de las tarifas que las líneas aéreas de la otra Parte Contratante propongan cobrar hacia o desde su territorio. La notificación o



presentación por parte de las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes podrá ser exigida con no más de treinta (30) días de anticipación a la fecha propuesta de vigencia. En casos individuales, se podrá permitir la notificación o presentación mediante un aviso con un plazo menor a lo que normalmente se requiere.

3. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la apertura o continuación de una tarifa propuesta cobrada o por cobrar por (a) una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes o por una línea aérea de un tercer país para los servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes, o (b) una línea aérea de una Parte Contratante o una línea aérea de un tercer país por los servicios aéreos internacionales entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país, incluido en ambos casos el transporte entre líneas o intra líneas.

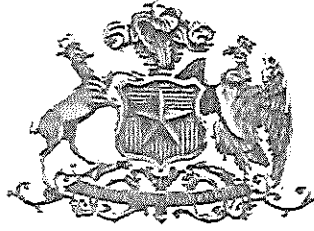
Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones establecidas en el párrafo 1 de este Artículo, deberá solicitar consultas y notificar lo antes posible a la otra Parte Contratante los motivos de su insatisfacción. Estas consultas se realizarán 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 razonada del problema. Si las Partes Contratantes llegaren a un acuerdo con respecto a una tarifa por la cual se ha recibido una notificación de insatisfacción, cada una de las Partes Contratantes hará todo lo posible por poner en práctica dicho acuerdo. A falta de un acuerdo mutuo, esa tarifa entrará o continuará vigente.

3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 del presente Artículo, las tarifas que cobrará(n) la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la República de Chile por la totalidad del transporte dentro de la Unión Europea estarán sujetas a la legislación de la Unión Europea.

ARTÍCULO 10

Representantes de las Líneas Aéreas

1. La o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante podrán, sobre la base de reciprocidad, ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, operativo y técnico que se requiera en relación con el funcionamiento de los servicios acordados.



2. Estas necesidades de personal, a opción de la o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante, podrán ser satisfechas por su propio personal o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante, y autorizadas para prestar dichos servicios en el territorio de esa Parte Contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos vigentes de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad y con la mínima demora, otorgará las autorizaciones necesarias de empleo, visas de visitante u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo.

ARTÍCULO 11

Oportunidades Comerciales y Transferencia de Fondos

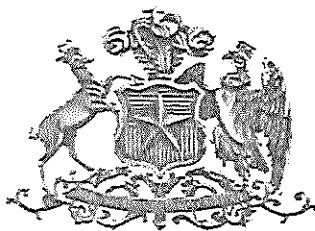
1. Cada línea aérea designada tendrá derecho a dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, a su discreción, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada tendrá derecho a vender el transporte en la moneda de ese territorio o, en la medida en que lo permita la legislación nacional, en monedas de libre convertibilidad de otros países, y en la misma medida en que cualquier persona tenga libertad para comprar dicho transporte en monedas aceptadas para la venta por esa línea aérea.

2. Cada Parte Contratante otorga a cualquier línea aérea designada de la otra Parte Contratante el derecho de libre transferencia al tipo de cambio oficial del exceso de ingresos sobre los gastos obtenidos por esa línea aérea en su territorio en relación con el transporte de pasajeros, correo y carga.

ARTÍCULO 12

Cláusula de Competencia Justa

1. Cada Parte Contratante permitirá una oportunidad justa y equitativa a la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de ambas Partes para competir en la prestación de servicios aéreos internacionales regulados por este Acuerdo.



2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal con un efecto adverso en la posición competitiva de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante.

3. Ninguna de las Partes Contratantes permitirá que su(s) línea(s) aérea(s) designada(s), ni en conjunto con ninguna otra línea o líneas aéreas o por separado, abusen del poder del mercado de una manera que tenga, podría o pretenda tener el efecto de debilitar gravemente a un competidor o excluyendo a un competidor de una ruta.

ARTÍCULO 13

Acuerdos de Cooperación

Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante que posean las autorizaciones requeridas para operar los servicios aéreos acordados tendrán derecho a operar y/u ofrecer los servicios acordados a través de diferentes acuerdos de cooperación tales como códigos compartidos, bloqueo de espacios, empresas conjuntas u otras formas de cooperación con:

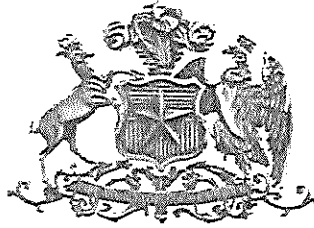
- a) una o más líneas aéreas de una Parte Contratante, o
- b) una o más líneas aéreas de la otra Parte Contratante, o
- c) una o más líneas aéreas de un tercer país;

siempre que dichas compañías de transporte cuenten con la autoridad apropiada para operar las rutas y segmentos involucrados; y que se deje en claro al comprador en el punto de venta cuál será la línea aérea que opere en cada tramo del servicio y con qué línea(s) aérea(s) está asumiendo una relación contractual.

ARTÍCULO 14

Transporte de Carga Intermodal

Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte aéreo de carga de ambas Partes Contratantes podrán, sin restricción, emplear cualquier transporte de superficie para la carga aérea hacia o desde cualquier punto en los territorios de las Partes Contratantes o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los



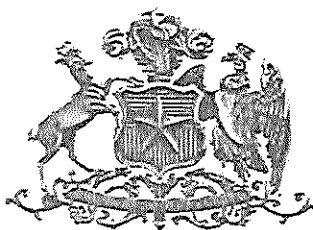
aeropuertos con instalaciones aduaneras, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho a transportar carga aérea en depósito conforme a las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga aérea, ya sea que se transporte por superficie o por aire, tendrá acceso al trámite y a las instalaciones de aduana del aeropuerto. Las líneas aéreas podrán optar por realizar su propio transporte de superficie o gestionarlo mediante acuerdos con otros transportistas de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Tales servicios de carga intermodal podrán ser ofrecidos a un precio único e integral por la combinación de transporte aéreo y de superficie, siempre que los despachadores no sean inducidos a error en cuanto a los hechos relacionados con dicho transporte.

ARTÍCULO 15 **Cargos al Usuario**

1. Las tarifas y otros cargos por el uso de cada aeropuerto, incluidas sus instalaciones, y servicios técnicos y otras instalaciones, así como los cargos por el uso de las instalaciones de navegación aérea, las instalaciones de comunicación y servicios, se harán conforme a las tarifas y valores establecidos por cada Parte Contratante.
2. La o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante no podrán pagar tarifas más altas que las impuestas en la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y/o en cualquier otra línea aérea extranjera que opera servicios internacionales similares, para el uso de las instalaciones y servicios de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 16 **Estadísticas**

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante que lo soliciten información de estadísticas periódicas o de otro tipo que sean necesarias razonablemente para revisar la capacidad proporcionada en los servicios acordados.



ARTÍCULO 17

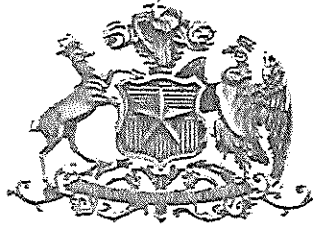
Consultas

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán entre sí de vez en cuando con el fin de garantizar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones del presente Acuerdo, y también consultarán, cuando sea necesario gestionar la modificación de los mismos.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas, que podrán ser mediante el diálogo o por correspondencia y comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.

ARTÍCULO 18

Solución de Controversias

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes se esforzarán, en primer lugar, por resolverlo mediante negociación.
2. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante negociación, podrán acordar someter la controversia para que tome una decisión a alguna persona u organismo, o cualquiera de las Partes Contratantes podrán someter la controversia a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno de los cuales será nominado por cada Parte Contratante y el tercero será designado por los dos árbitros. Cada una de las Partes Contratantes nominará a un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días a contar de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de una notificación de la otra, por la vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia y el tercer árbitro será designado dentro de un plazo adicional de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designare a un árbitro dentro del plazo especificado, o si el tercer árbitro no fuere designado dentro del plazo especificado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe a uno o más árbitros según lo requiera el caso.



En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del tribunal arbitral.

3. Las Partes Contratantes cumplirán con cualquier decisión adoptada conforme al párrafo 2 de este Artículo.

ARTÍCULO 19 **Modificación del Acuerdo**

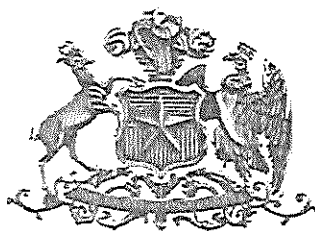
Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar cualquier disposición de este Acuerdo, podrá solicitar consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas, que pueden ser entre las autoridades aeronáuticas y ya sea por medio del diálogo o por correspondencia, comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a contar de la fecha de la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período. Cualquier modificación acordada de ese modo entrará en vigor cuando haya sido confirmada mediante el intercambio de notas diplomáticas.

ARTÍCULO 20 **Convenio Multilateral**

Este Acuerdo será modificado para cumplir con cualquier convenio multilateral que pueda ser vinculante para ambas Partes Contratantes.

ARTÍCULO 21 **Terminación**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento comunicar por escrito a la otra Parte Contratante, por la vía diplomática, su decisión de poner término al presente Acuerdo; dicho aviso será comunicado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte Contratante, a menos que el aviso de terminación sea retirado por acuerdo mutuo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo. A falta de acuse de recibo de la notificación de terminación por la otra Parte Contratante, dicha notificación se considerará recibida catorce (14) días después de recibida la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.



ARTÍCULO 22
Registro

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 23
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo será aprobado de conformidad con las exigencias constitucionales de cada Parte Contratante y entrará en vigor en la fecha de un intercambio de notas diplomáticas que confirmen que todos los procedimientos constitucionales necesarios para la entrada en vigor de este Acuerdo han sido cumplidos por cada Parte Contratante.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados a tal fin por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Acuerdo.

Hecho en duplicado, en Nueva York, el día 26 de septiembre de 2019, en idiomas francés, español e inglés.

POR EL GOBIERNO DE
LA REPÚBLICA DE CHILE

Teodoro Ribera Neumann
Ministro de Relaciones Exteriores

POR EL GOBIERNO DEL
GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO

Jean Asselborn
Ministro de Asuntos Exteriores
y Europeos

CONFORME CON SU ORIGINAL



Alvaro Arévalo Cunich
ÁLVARO ARÉVALO CUNICH
DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS
SUBROGANTE

SANTIAGO, 27 de febrero de 2020.