

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 EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE RUANDA", SUSCRITO EN ÁQABA, REINO HACHEMITA DE JORDANIA, EL 4 DE DICIEMBRE DE 2019.

Santiago, 05 de abril de 2021.

M E N S A J E N° 047-369/

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 el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Ruanda", suscrito en Áqaba, Reino Hachemita de Jordania, el 4 de diciembre 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 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 a fin de estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas, reafirmando la preocupación respecto de los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o la propiedad, afectan negativamente la operación del transporte aéreo y socavan la confianza pública en la seguridad operacional de la aviación civil.

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 contraparte y cualquier tercer país, sin pasar 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 para realizar servicios de transporte aéreo de conformidad con el presente Acuerdo y para retirar o modificar tales 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, Suspensión o 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.

Además, este Artículo no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de Seguridad Operacional (Artículo 6) o Seguridad de la Aviación (Artículo 7).

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, donde 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 8, intitulado "Oportunidades Comerciales" contiene el compromiso de las Partes de 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 de asistencia en tierra; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes; de remesar los ingresos locales; 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 correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos. Asimismo, se permite el transporte de pasajeros y cargas mediante

servicios intermodales con transportistas de superficie.

A continuación, en el Artículo 11, atinente a la "Competencia entre Líneas Aéreas", las Partes se comprometen a dar una justa y equitativa oportunidad para competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio o tipo de aeronaves explotadas por las líneas aéreas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio de Chicago y siempre sobre bases no discriminatorias.

En relación a las "Tarifas", el Artículo 12 consagra la libertad tarifaria que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen, por tanto, la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias, tarifas excesivamente altas o restrictivas por abuso de una posición dominante o artificialmente bajas por subsidios o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará vigente salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un acuerdo. Se presentará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

El Artículo 13, concerniente a las "Consultas y Enmiendas", prescribe que las Partes pueden modificar el Acuerdo, mediante el mecanismo de consultas entre ambas, y las enmiendas entrarán en vigor cuando las Partes se confirmen, por intercambio de notas, que han cumplido sus trámites internos.

El Artículo 14, que alude a la "Solución de Controversias", establece que si surgiere

alguna discrepancia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes la resolverán mediante consultas y en caso de que no logren llegar a un acuerdo, podrán someterse a la decisión de un tribunal arbitral.

El Artículo 18, atinente a la "No Discriminación", estatuye el principio basal del Acuerdo, y que protege a las compañías aéreas de ambas Partes de cualquier acto discriminatorio con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente instrumento.

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a: "Aplicación de Leyes" (Artículo 5); "Derechos de Aduana" (Artículo 9); "Cargos al Usuario" (Artículo 10); "Terminación" (Artículo 15); "Acuerdo Multilateral" (Artículo 16); "Registro en la OACI" (Artículo 17); "Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)" (Artículo 19); y "Entrada en Vigor" (Artículo 20); representan cláusulas usuales en esta clase de Acuerdos de Transporte Aéreo 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.- Apruébase el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Ruanda", suscrito en Áqaba, Reino Hachemita de Jordania, el 4 de diciembre de 2019."

Dios guarde a V.E.,



SEBASTIÁN PINERA ECHENIQUE
Presidente de la República



ANDRÉS ALLAMAND ZAVALA
Ministro de Relaciones Exteriores



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones



ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE RUANDA



El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Ruanda, (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

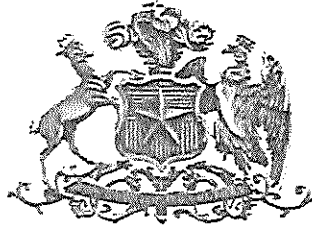
Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

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 de Ruanda, el Ministerio a cargo de la aviación civil, la Autoridad de Aviación Civil de Ruanda, o la entidad o entidades que la reemplacen y, en ambos casos, cualquier persona o entidad legalmente autorizada para desempeñar



las funciones ejercidas actualmente por dichas autoridades;

2. “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, así como 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 en un momento dado 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) conforme al 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 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;
10. “Territorio” tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;



11. "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

12. "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.

ARTÍCULO 2 Otorgamiento de Derechos

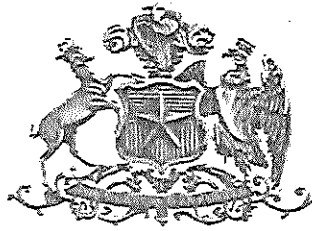
1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

- 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 regulares y no regulares para pasajeros y carga, combinados o exclusivamente para el transporte de carga, entre puntos en el territorio de la otra Parte, 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 podrán no incluir cualquier punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto las rutas, frecuencias, y material de vuelo, que puede ser de su propiedad, arrendado o fletado.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho a utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte, de forma no discriminatoria.

3. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o en todos los vuelos y a su elección:

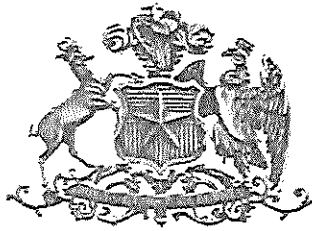
- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;



- 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 las rutas en 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; 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; 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. Nada de lo contenido en este Acuerdo podrá ser interpretado en el sentido de permitir que las Líneas Aéreas designadas de una Parte realicen operaciones de cabotaje en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3 **Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar servicios de transporte aéreo 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, siempre que la línea aérea no esté constituida ni tenga su sede principal de negocios en el territorio de la Parte que designa la línea aérea.

5. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada de ese modo, 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 la línea aérea no esté constituida y/o no tenga su sede principal de negocios en el territorio de la otra Parte, o no haya cumplido con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 (Aplicación de Leyes) de este Acuerdo. El derecho establecido en este Artículo, se ejercerá previa consulta 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 (Seguridad Operacional) y 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de Leyes

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte que regulan la entrada, permanencia y



salida del país de aeronaves dedicadas al transporte aéreo, y las que regulan los tramites relativos a la migración, aduanas y las medidas sanitarias, se aplicaran también dentro del territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte. Dicha aplicación no será discriminatoria con respecto a terceros países.

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.

3. Las leyes y reglamentos de cualquiera de las Partes relativas a la prestación de servicios aéreos nacionales serán cumplidas por las líneas aéreas de la otra Parte si el cabotaje se lleva a cabo dentro del territorio de la primera Parte.

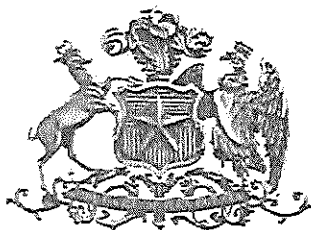
ARTÍCULO 6 **Seguridad Operacional**

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.

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 designadas. 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 que puedan ser establecidas en virtud del Convenio, se notificara a la otra Parte sobre el resultado de tales hallazgos y la otra Parte tomara las medidas correctivas apropiadas.

3. Las líneas aéreas designadas de una Parte cumplirán con los estándares técnicos de la otra Parte con respecto a la convalidación y otorgamiento 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 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.

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, toda 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 Organización de

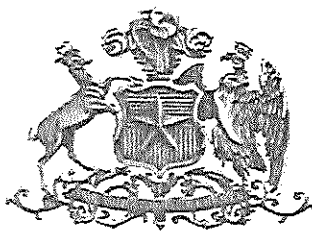


Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida que tales disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o domicilio permanente en su territorio y 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. Cada Parte se asegurará que se apliquen medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los 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.

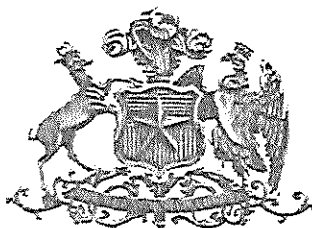
6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones 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 al respecto dentro de los 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 15 días.



ARTÍCULO 8 **Oportunidades Comerciales**

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 de transporte aéreo en conformidad con la legislación nacional.
3. 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. Dichos servicios solo serán objeto de restricciones físicas que resulten de consideraciones de seguridad aeroportuaria. Cuando dichas consideraciones impidan la prestación de sus servicios propios de asistencia en tierra, se dispondrá de servicios de asistencia en tierra sobre una base igualitaria a todas las líneas aéreas; los cobros se basarán en los costos de los servicios proporcionados; y tales servicios serán comparables al tipo y calidad de los servicios como si fuera posible la prestación de servicios propios.
4. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes pueden 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, sujeto a las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.
5. Cada Parte concederá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a 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.



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, sujetas a que (a) las líneas aéreas en dichos acuerdos tengan los derechos de tráfico correspondientes; y (b) los billetes de pasaje aéreo y cualquier otro documento relacionado con las condiciones de los servicios de transporte aéreo 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.

Al operar los servicios acordados como se indicó anteriormente, las frecuencias utilizadas por las líneas aéreas designadas no operadoras no se deducirán de la capacidad autorizada a menos que estas operaciones se realicen con compañías de terceros países.

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 intercambio de aeronaves, contratos de arrendamiento de aeronaves (*dry lease*), subarrendamiento de aeronaves, arrendamiento por horas, 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 la aviación a que se refiere el presente Acuerdo.

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. Las líneas aéreas designadas podrán 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**

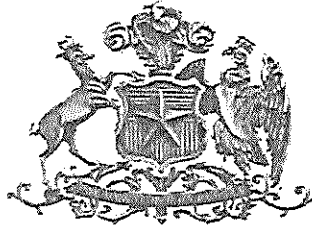
1. Las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, repuestos, combustibles, lubricantes y suministros técnicos y artículos para la aeronave (incluidos artículos tales como alimentos y bebidas) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduana, siempre que dichos equipos e insumos permanezcan a bordo de la aeronave hasta que sean reexportados.

2. También estarán exentos de derechos, con la excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

- a. suministros de aeronaves embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de la Parte y para consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a los servicios acordados con la otra Parte; y
- b. repuestos ingresados al territorio de cualquiera de las Partes, para la mantención o reparación de una aeronave operada por la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte en los servicios acordados.

Podrá exigirse que los equipos y suministros mencionados en los párrafos (a) y (b) anteriores 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 cualquiera de las Partes, pueden descargarse en el territorio de la otra Parte solo con la autorización de las autoridades aduaneras de dicha Parte. En tal caso, se les puede exigir que permanezcan bajo la supervisión de dichas autoridades hasta su reexportación o hasta su eliminación de conformidad con los reglamentos aduaneros.



ARTÍCULO 10 **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 intercambiar información que pueda ser necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos.

ARTÍCULO 11 **Competencia entre Líneas aéreas**

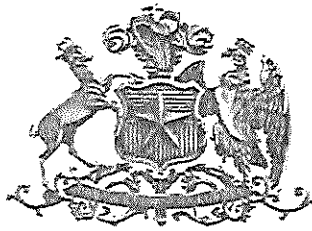
1. Cada una de las Partes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para competir en la prestación de los servicios aéreos internacionales a que se refiere el presente Acuerdo.
2. La capacidad de transporte aéreo internacional ofrecido por las líneas aéreas 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 12

Tarifas

1. Cada línea aérea designada establecerá sus tarifas por los servicios de transporte aéreo. 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.
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 otra Parte los motivos de su disconformidad lo antes posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes harán sus mejores esfuerzos para resolver el problema. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas. Estas consultas se celebrarán a más tardar 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 13
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 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 mediante el intercambio de notas, por la vía diplomática, mediante la cual ambas Partes se informen entre sí que se han cumplido todas las formalidades requeridas por su legislación nacional.

ARTÍCULO 14
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 30 días siguientes a la recepción de la solicitud de arbitraje. Dentro de 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 30 días. Si el Presidente del Consejo es un nacional de cualquiera de las Partes, 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 designadas 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. El costo incurrido como resultado del tribunal arbitral será compartido por igual entre las Partes.

ARTÍCULO 15 **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 12 meses después de la fecha de recepción del aviso pertinente 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 14 días después de la fecha de acuse recibo de la notificación por parte de la OACI.

ARTÍCULO 16 **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 17
Registro en la OACI

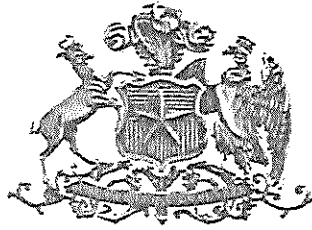
El presente Acuerdo y todas sus enmiendas se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 18
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 19
Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)

1. Las Partes acuerdan que los CRS tendrán sistemas primarios integrados para los cuales:
 - a. La información relativa a los servicios aéreos internacionales, incluida la construcción de conexiones en estos servicios, se editará y mostrará en función de criterios objetivos y no discriminatorios que no se vean influidos, directa o indirectamente, por la identidad de la línea aérea o del mercado. Tales criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes;
 - b. Las bases de datos de CRS serán lo más completas posible;
 - c. Los proveedores de CRS no eliminarán la información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será precisa y transparente; por ejemplo, los vuelos de código compartido y de cambio de capacidad operacional y los vuelos con escalas deben identificarse claramente con tales características;



- d. Todos los CRS que están disponibles para las agencias de viajes que distribuyen directamente información sobre los servicios de la línea aérea al público que viaja en el territorio de cualquiera de las Partes, no solo estarán obligados, sino que también tendrán derecho a, operar de conformidad con las normas de CRS que se aplican en el territorio donde el CRS está siendo operado; y
 - e. los agentes de viajes podrán usar cualquiera de los sistemas secundarios disponibles a través del CRS, siempre que la agencia de viajes realice una solicitud específica para ese sistema.
2. La Parte requerirá que cada proveedor de CRS que opera en su territorio permita que todas las líneas aéreas que estén dispuestas a pagar una tarifa no discriminatoria participen en su CRS. Las Partes requerirán que los proveedores de CRS desplieguen de manera no discriminatoria, objetiva, neutral con respecto al operador y neutral con respecto al mercado, información sobre los servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes en todos los mercados en los que desean vender dichos servicios. Cuando se le solicite, un proveedor de CRS revelará los detalles de su actualización de la base de datos y los procedimientos de almacenamiento, sus criterios para editar y clasificar la información, la importancia otorgada a dichos criterios y los criterios utilizados para la selección de puntos de conexión y la inclusión de vuelos de conexión.
3. Los proveedores de CRS que operan en el territorio de una Parte tendrán derecho a ingresar, mantener y poner a disposición de manera gratuita sus CRS a agencias de viajes o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con viajes en el territorio de la otra Parte, siempre que los CRS cumplan con estos principios.
4. Ninguna Parte, en su territorio, impondrá o permitirá que se imponga a los proveedores de CRS de la otra Parte requisitos más estrictos, con respecto al acceso y uso de las instalaciones de comunicación, la selección y el uso del hardware y software técnico de CRS, y la instalación de equipos de CRS que las impuestas a sus propios proveedores de CRS.
5. Ninguna Parte, en su territorio, impondrá o permitirá que se imponga a los proveedores de CRS de la otra Parte requisitos más restrictivos, con respecto a los



sistemas de CRS (incluidos los parámetros de edición y visualización), operación o venta que los impuestos en sus propios proveedores de CRS.

6. Los CRS en uso en el territorio de una Parte que cumplan con estos principios y otras normas reglamentarias, técnicas y de seguridad relevantes no discriminatorias tendrán derecho a un acceso efectivo y sin impedimentos en el territorio de la otra Parte. Un aspecto de esto es que las líneas aéreas designadas participarán en tal sistema tan plenamente en su territorio nacional como lo hace con cualquier sistema ofrecido a los agentes de viajes en el territorio de la otra Parte. Los propietarios y/u operadores de CRS de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer y/u operar CRS que se ajusten a estos principios dentro del territorio de la otra Parte, al igual que los propietarios y/u operadores de esa Parte. Cada Parte garantizará que sus líneas aéreas y sus proveedores de CRS no discriminen a las agencias de viajes en su territorio nacional debido a su uso o posesión de un CRS que también opera en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 20
Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor 60 días después de la fecha del último intercambio de notas en que una de las Partes comunique a la otra Parte, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Acuerdo.

HECHO en Áqaba, Reino Hachemita de Jordania, el día 04 de diciembre de 2019, en dos ejemplares idénticos en idioma inglés y español, siendo cada uno de los textos igualmente auténticos.


POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE

MARTÍN MACKENNA RUEDA


POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE RUANDA

H.E. NIYAMA NKURUNZIZA

CONFORME CON SU ORIGINAL



Alvaro Arévalo Cunch
ALVARO ARÉVALO CUNICH
DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS
SUBROGANTE

SANTIAGO, 27 de febrero de 2020.