

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE", SUSCRITO EN CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA, EL 27 DE ENERO DE 2022.

Santiago, 27 de noviembre de 2023

M E N S A J E N° 236-371/

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

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

En virtud de mis atribuciones constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración el "Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Chile", firmado en Cartagena de Indias, Colombia, el 27 de enero de 2022.

I. ANTECEDENTES

Una finalidad común reconocida por nuestro país y el Gobierno de la República del Ecuador es favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, propiciando la expansión económica y comercial entre ambos países.

El Acuerdo sobre Transporte Aéreo con el Gobierno de la República del Ecuador (en adelante el "Acuerdo") corresponde al tipo de acuerdo bilateral de transporte aéreo denominado de cielos abiertos y su celebración obedece a la política aerocomercial impulsada por Chile desde hace varias décadas con el fin de conseguir la



mayor apertura de derechos de tráfico con los demás países, y así lograr los objetivos que orientan dicha política, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materia económica.

Además, el Acuerdo busca garantizar el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO

1. Estructura del Acuerdo

El Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósito que tuvieron a la vista para su celebración, y de diecinueve artículos.

2. Principales disposiciones

En primer término, en el Preámbulo las Partes reconocen que el objeto del Acuerdo es favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre ambos territorios, propiciando la expansión económica y comercial de ambos Estados, y brindando oportunidades justas y equitativas para la explotación de empresas de transporte aéreo internacional, conforme la normativa internacional pertinente.

A continuación, en su artículo 1 se definen o remiten a otros instrumentos una serie de conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: "autoridades aeronáuticas", "acuerdo", "convención", "línea aérea designada", "tarifas", "transporte aéreo internacional", "escala para fines no comerciales", "territorio", "cargos al usuario", y "código compartido", entre otras.



A su vez, el artículo 3 reconoce un conjunto de derechos que cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte en las rutas especificadas en el anexo. Estos derechos corresponden a sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar (sobrevuelo), a realizar escalas en el territorio para fines no comerciales (escala técnica), para efectuar escalas con fines comerciales en las rutas especificadas en el anexo, y los demás derechos señalados en el Acuerdo.

El artículo 4 del Acuerdo establece las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas para operar en el marco del Acuerdo. Por un lado, permite la designación de las líneas aéreas que cada Parte estime necesarias para la explotación de los servicios acordados, así como también a retirar o cambiar tales designaciones. Por otro lado, la misma disposición establece el deber de la otra Parte de otorgar la autorización de explotación apropiada cumpliendo con las condiciones dispuestas en el Acuerdo.

El artículo 5 complementa dichas reglas, estableciendo los casos en que las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán negar, revocar, suspender las autorizaciones, o bien imponer condiciones a las mismas.

En el artículo 6 se dispone el compromiso de las Partes a que las leyes y reglamentos que regulen la entrada, permanencia y salida del territorio de cada Parte de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, y las que regulen los trámites relativos a las migraciones, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las empresas designadas por la otra Parte.



En otro orden de consideraciones, el artículo 7 consigna el deber de las Partes de reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por la otra Parte. Lo anterior, sujeto a la normativa internacional pertinente y con la excepción de que los mencionados documentos refieran a sus propios nacionales.

Cumpliendo con el objetivo de garantizar mayor protección y seguridad en el transporte aéreo internacional, el artículo 8 aborda la seguridad de la aviación. En este sentido, basándose en la cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establece la obligación mutua de las Partes de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita ("security") y a prestarse toda la ayuda mutua necesaria para cumplir con dicho deber.

Los siguientes artículos indican los principios y reglas necesarias para favorecer las oportunidades justas y equitativas del transporte aéreo internacional entre las Partes. Así, en el artículo 9 se consigna el compromiso de cada Parte a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a vender servicios de transporte aéreo. Establece también la posibilidad de que las líneas aéreas de las Partes ofrezcan o provean servicios mediante diferentes acuerdos de colaboración comercial, tales como códigos compartidos, bloqueos de espacios u otras formas de cooperación.



El artículo 12, a su vez, consagra el principio de competencia libre, justa y sin distorsiones en la prestación de los servicios de transportes aéreo, de manera que la oferta sea regulada por las propias líneas aéreas de cada Parte.

En el artículo 13 se consignan los principios de libertad tarifaria y de doble desaprobación. Sobre el primero, se permite que las líneas aéreas establezcan las tarifas bajo consideraciones comerciales en el mercado, sin perjuicio de la intervención de las Partes para evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias, tarifas excesivamente altas o restrictivas por el abuso de posición dominante o artificialmente bajas por apoyo o subsidio gubernamental. Respecto del segundo principio, las tarifas continuarán en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo.

En otro orden de consideraciones, el artículo 14 precisa que las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consultas entre ambas autoridades aeronáuticas, enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen por intercambio de notas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se hayan completado por ambas Partes.

Por último, dentro del cuerpo principal del Acuerdo, el artículo 15 establece las reglas de solución de controversias. Conforme a dicha disposición, de surgir alguna diferencia entre las Partes sobre la interpretación o aplicación del Acuerdo, la primera vía de solución corresponde a la celebración de una consulta entre ambas Partes. En el caso de que la controversia no pueda ser resuelta de esta manera, las Partes podrán acordar someterla a un



tribunal arbitral, estableciéndose además las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose las partes a cualquier la decisión expedida conforme el mismo artículo.

3. Demás disposiciones del Acuerdo

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a ámbito de aplicación (artículo 2), derechos aduaneros (artículo 10), cargos al usuario (artículo 11), terminación (artículo 16), acuerdo multilateral (artículo 17), registro en la Organización de Aviación Civil Internacional (artículo 18) y entrada en vigor (artículo 19), corresponden a cláusulas usuales en esta clase de convenios de servicios aéreos y se refieren 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 consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO:

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Chile", suscrito en Cartagena de Indias, Colombia, el 27 de enero de 2022."



Dios guarde a V.E.,

GABRIEL BORIC FONT
Presidente de la República

ALBERT VAN KLAVEREN STORK
Ministro de Relaciones Exteriores

JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones



Informe Financiero

Proyecto de acuerdo que aprueba el "acuerdo sobre transporte aéreo entre el gobierno de la República del Ecuador y el gobierno de la República de Chile", suscrito en Cartagena de Indias, Colombia, el 27 de enero de 2022

Mensaje N° 236-371

I. Antecedentes.

El 27 de enero de 2022 ambas partes involucradas pactaron bilateralmente un acuerdo de servicios aéreos, el cual establece los siguientes derechos para las líneas aéreas designadas por los países:

- Derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar.
- Derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales.
- Derecho a prestar servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo o exclusivamente carga.
- Derecho a prestar los servicios descritos en el punto anterior entre los territorios de los países y cualquier tercer país, directamente o a través del propio territorio.
- Derecho a prestar servicios de carga entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio.

También se pactan responsabilidades y procedimientos frente a hechos específicos, además de consensos en materias legales, de seguridad y comerciales.

En materia económica, se establece la exención de derechos de aduana, tasas de inspección y otros impuestos aplicados a insumos aéreos. Relativo a los precios, lo definirán las aerolíneas en base a las características del mercado, limitando el actuar del Estado a impedir precios o prácticas no justificadas a fin de cuidar al consumidor y procurar precios justos entre aerolíneas.

II. Efecto del proyecto de acuerdo sobre el Presupuesto Fiscal.

En consideración a que la exención de impuestos descrita anteriormente se encuentra pactada en el artículo 24 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el cual ambas partes se encuentran adscritas, la adhesión de Chile a este nuevo pacto **no tendrá incidencia sobre el presupuesto fiscal.**



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 245GG

I.F. N°245/13.11.2023

III. Fuentes de información.

- Acuerdo Sobre Servicios Aéreos entre el gobierno de la República de Chile y el gobierno de la República de Ecuador.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Informe Técnico-Financiero: Ecuador.





Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 245GG

I.F. N°245/13.11.2023



Javiera Martínez Fariña
JAVIERA MARTÍNEZ FARIÑA
Directora de Presupuestos



Visado Subdirección de Presupuestos:



Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:



**ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE**

PREÁMBULO

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Chile, en adelante denominados "las Partes";

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

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

Deseando celebrar un acuerdo con el fin de establecer y explotar servicios aéreos entre sus respectivos territorios y entre éstos y terceros países;

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas y bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de la aviación civil;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1: Definiciones

Para los efectos de este Acuerdo:

Autoridades Aeronáuticas significa en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de Ecuador el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo Nacional de Aviación Civil y/o la Dirección General de Aviación Civil o su organismo u organismos sucesores.

Acuerdo significa este Acuerdo y cualquier enmienda al mismo.

Transporte Aéreo significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo;

Convención significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

- i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes, y



- ii) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor, para ambas Partes;

Línea aérea designada significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 4 de este Acuerdo;

Tarifas significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los precios y comisiones de las agencias y de otros servicios auxiliares, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;

Transporte aéreo internacional significa el transporte que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

Escala para fines no comerciales significa el aterrizaje para cualquier propósito que no sea embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

Territorio tiene el significado que se le asigna en el Art. 2 de la Convención;

Cargos al usuario significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;

Código Compartido significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual operen conjuntamente una ruta específica, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico. Implica la utilización de una aeronave en la cual ambas líneas aéreas puedan transportar pasajeros, carga y correo, utilizando cada una su propio código.

Artículo 2: Ámbito de aplicación

Este Acuerdo se aplicará a las medidas que una Parte adopte o mantenga respecto de la otra Parte, en materia de transporte aéreo internacional.

Artículo 3: Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional 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;
- c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea



aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;

- d) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional exclusivo de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes.

En ningún caso se entenderá que las Partes se otorgan derechos de cabotaje.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte, sobre bases no discriminatorias.

3. Previo conocimiento de las respectivas Autoridades Aeronáuticas y dentro de los derechos aerocomerciales otorgados en el marco de este Acuerdo, cada línea aérea designada, en cualquiera o en todos sus vuelos, podrá a su elección:

- a) efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
- b) combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
- c) servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
- d) omitir escalas en cualquier punto o puntos.
- e) transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas, entre sus respectivos territorios.
- 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.

Artículo 4: Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como deseen para realizar el transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo y de retirar y cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito entre ambas Autoridades Aeronáuticas, por vía diplomática y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a efectuar de conformidad con los derechos convenidos y autorizados por las Autoridades Aeronáuticas, conforme lo previsto en los literales c) y d) del numeral 1 Art. 3 del presente Acuerdo.



2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de servicios aéreos comerciales.

4. Cada Parte tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Acuerdo, en cualquier caso en que:

- a) dicha Parte no esté convencida que el control normativo efectivo de dicha línea aérea es ejercido por la Autoridad Aeronáutica de la Parte que la designó; y,
- b) la línea aérea no esté constituida ni tenga su oficina principal de negocios en el territorio de dicha Parte.

5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones de este Acuerdo y con un mínimo de demora administrativa.

Artículo 5: Revocación, suspensión o limitación de la Autorización

1. Cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en caso que:

- a) el control normativo efectivo de dicha línea aérea no sea ejercido por la Autoridad Aeronáutica de la Parte que la designó;
- b) la línea aérea no esté constituida ni tenga su oficina principal de negocios en el territorio de la otra Parte;
- c) dicha línea aérea no haya cumplido con las leyes y los reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 6 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo;
- d) la línea aérea deje de operar conforme a las condiciones establecidas en este Acuerdo.

2. Salvo que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo fuese indispensable para evitar nuevas violaciones de las leyes y reglamentos, el mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte.



3. Este Artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes a detener, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 7 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 8 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 6: Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte relacionados con la provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

Artículo 7: Reconocimiento de los Certificados y Licencias

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Acuerdo, cada Parte aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad 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 comprueba que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte, en caso de que la otra Parte no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

Artículo 8: Seguridad de la aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo.

2. Las Partes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos



contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, ambas Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Acuerdo para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Acuerdo 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 los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios 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 y cuando ambas Partes hayan ratificado estos Convenios.

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 a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia 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 conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e 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 razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación, estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte. En caso de emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de quince (15) días.



Artículo 9: Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.
3. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte ("servicios autónomos") o, si lo prefiere efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos derechos estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios autónomos, se ofrecerán servicios de tierra a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios serán similares o equivalentes en clase y calidad a los servicios autónomos, si la prestación de éstos fuere posible.
4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, si lo desea, a través de sus agentes, en conformidad a la legislación de la otra Parte. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.
5. Cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte, una vez descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento. Los efectos tributarios relativos a la transferencia de fondos hacia el exterior y conversión de divisas se regularán de conformidad con las disposiciones de la legislación de cada Parte, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones de los convenios para evitar la doble imposición que entre ellas se hubieren suscrito.
6. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes podrán operar servicios, utilizando las modalidades de código compartido, bloqueo de espacio y otras fórmulas de operación conjunta:
 - a) con líneas aéreas de cualquiera de las Partes y;
 - b) con líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos equivalentes entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia y desde dicho tercer país.



Todas las líneas aéreas que concierten estos acuerdos deben contar con los derechos de tráfico correspondientes y cumplir con los requisitos que normalmente se apliquen a dichos acuerdos.

7. Cada Parte tendrá como referencia el Código de Conducta formulado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la regulación y operación de los sistemas computacionales de reserva en su territorio.

8. Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 7 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 8 (Seguridad de la aviación).

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

Artículo 10: Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes, material publicitario y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabacos) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, honorarios de inspección y otros derechos al llegar al territorio de la otra Parte, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También estarán exentos de dichos derechos, sujeto a reciprocidad, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

- a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte y para su consumo a bordo de la aeronave afectada a los servicios convenidos de la otra Parte;
- b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes, para el mantenimiento o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte, en los servicios convenidos;
- c) los combustibles y lubricantes, destinados al abastecimiento de la aeronave operada por la o las líneas aéreas designadas de la otra Parte en los servicios



convenidos, aún cuando estos suministros se deban utilizar en el trayecto efectuado sobre el territorio de la otra Parte en el cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) precedentes.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

Artículo 11: Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos, razonables y no discriminatorios.

2. Cada Parte estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

Artículo 12: Competencia entre líneas aéreas

1. Bajo las condiciones establecidas en el marco de este Acuerdo, cada una de las Partes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes, para competir en el transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo.

2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada por cada una de ellas, sobre la base de las demandas del mercado.

3. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo 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 de la Convención.

4. Cada una de las Partes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte.

5. Cada Parte minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación de autorizaciones y permisos de operación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte con el objeto de efectuar transporte aéreo internacional en virtud del presente Acuerdo, asegurando que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.



Cuando las solicitudes presentadas por las líneas aéreas designadas de una de las Partes, se consideren completas con arreglo a las leyes y reglamentos nacionales de la otra Parte, ésta informará al solicitante en un plazo prudencial de la decisión relativa a su solicitud. En el caso de denegación de solicitudes, a petición de la línea aérea solicitante, las autoridades competentes de la Parte facilitarán, sin demoras indebidas, información referente a las razones del rechazo.

6. Con objeto de asegurarse de que los trámites administrativos y procedimientos para la presentación de autorizaciones y permisos de operación no constituyan obstáculos innecesarios al comercio de servicios, cada Parte se esforzará por garantizar que cualquier medida que adopte o mantenga:

- a) se base en criterios objetivos y transparentes, como la competencia y la capacidad de suministrar el servicio; y
- b) no sea más gravosa de lo necesario para asegurar la calidad del servicio.

Artículo 13: Tarifas

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo, basadas en consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y,
- c) proteger a las líneas aéreas respecto 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 autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante sus autoridades aeronáuticas las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a sesenta (60) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 del presente Artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a treinta (30) días desde la recepción de la solicitud y las Partes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una



resolución razonada de la cuestión. Si las Partes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas estas consultas no hay acuerdo mutuo, de lo cual deberá dejarse constancia escrita, tal tarifa continuará en vigor.

5. En todo caso para la fijación de tarifas se estará a la norma conocida como la del país de origen, en donde se origina la transacción comercial.

Artículo 14: Consultas y Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Acuerdo, excepto en materia de Tarifas en cuyo caso se aplicará lo establecido en el párrafo 4 del artículo 13 (Tarifas). Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de cuarenta y cinco (45) días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.

2. Cualquier modificación al presente Acuerdo, excepto al Anexo, entrará en vigor en la fecha de intercambio de notas diplomáticas en que se señale que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes.

Artículo 15: Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes en primer lugar tratarán de solucionar mediante negociación entre las Autoridades Aeronáuticas. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegaran a un arreglo mediante negociación, la discrepancia será resuelta por la vía diplomática. En caso de subsistir la discrepancia, las Partes podrán acordar someterla a la decisión definitiva de un tribunal arbitral, el que quedará facultado para establecer su propio procedimiento arbitral.

2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:

a) Dentro de los treinta (30) días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte designará un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral:

b) Si cualquiera de las Partes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de treinta (30) días. Si el Presidente del Consejo tienen la misma nacionalidad de una de las Partes, hará el nombramiento el más antiguo Vicepresidente que no esté inhabilitado por la misma causa.

3. Las Partes se comprometen a acatar cualquier decisión adoptada según el párrafo 2. de este Artículo.



4. Si cualquiera de las Partes o las líneas aéreas de cualquiera de ellas dejaren de acatar la decisión de conformidad al párrafo 2. de este Artículo, la otra Parte podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte que no cumpla.

5. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

Artículo 16: Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá comunicar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo, a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo finalizará 12 meses después de la fecha en que la otra Parte haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.

2. Si la Parte no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.

Artículo 17: Acuerdo Multilateral

Si entra en vigor un acuerdo multilateral aceptado 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. Sin perjuicio de ello, en materia de derechos de tráfico primará el acuerdo que conceda mayor grado de libertad.

Artículo 18: Registro en la OACI

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

Artículo 19: Entrada en Vigor

Este Acuerdo entrará en vigor inmediatamente después de la fecha de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, el término de los trámites jurídicos internos correspondientes y dejará sin efecto al suscrito entre las mismas Partes el 11 de julio de 1957.



En fe de lo cual los abajo firmantes estando debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado este Acuerdo.

Hecho en Cartagena de Indias, el 27 de enero de 2022, en dos ejemplares del mismo tenor e igualmente auténticos.



Por el Gobierno de la
República del Ecuador



Por el Gobierno de la
República de Chile





C ONFORME CON SU ORIGINAL



ÁLVARO ARÉVALO CUNCHI
Subdirector Dirección General de Asuntos Jurídicos

Santiago, 25 de febrero de 2022.

