

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR", SUSCRITO EN COLOMBO, SRI LANKA, EL 5 DE DICIEMBRE DE 2017.

Santiago, 05 de abril de 2021.

M E N S A J E N° 041-369/

Honorable Cámara de Diputados:

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

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Estado de Qatar, suscrito en Colombo, Sri Lanka, el 5 de diciembre de 2017.

I. ANTECEDENTES.

El Convenio 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 CONVENIO.

El presente Convenio 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.

En el Preámbulo las Partes declaran que desean promover un sistema de transporte aéreo sobre la base de la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con mínima interferencia y regulación gubernamental, facilitando la expansión del transporte aéreo internacional, a los fines de hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias y no representen un abuso de la posición dominante. Y, además, garantizando el más elevado grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional.

En cuanto a su contenido, sus principales disposiciones son:

1. El Artículo 1, relativo a las "Definiciones", comprende una serie de términos y conceptos básicos del Convenio, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del mismo. Estos son: "Autoridades Aeronáuticas", "Convenio", "Parte Contratante", "Transporte Aéreo", "Convención", "OACI", "Línea Aérea Designada", "Tarifas", "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea", "escala con fines no comerciales", "Territorio", "Cargos al Usuario" y "Código Compartido".

2. El Artículo 2, titulado "Otorgamiento de Derechos", consigna los derechos de tráfico que cada Parte Contratante concede a la otra, tales como: 1ra libertad (sobrevuelo); 2da libertad

(escala técnica); 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio); y, 8va y 9na libertades (cabotaje).

Agrega esta norma, que se no imponen limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni material de vuelo, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

3. El Artículo 3, que trata de la "Designación y Autorización", contempla el derecho de las Partes a la múltiple designación de empresas, lo cual se realizará por la vía diplomática y especificando el procedimiento a seguir, instalando el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de tales autorizaciones.

4. Igualmente, el Artículo 4, referido a la "Revocación, suspensión o limitación de la Autorización", consagra el derecho de las Partes para adoptar este tipo de medidas si: la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la otra Parte Contratante; o no ha cumplido con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que concede los derechos; o no ha operado en conformidad con las condiciones establecidas en este Convenio; o ha incumplido las cláusulas sobre Seguridad

Operacional (Artículo 6) y Seguridad de la Aviación (Artículo 7).

5. En el Artículo 6, intitulado "Seguridad Operacional", se faculta a las Partes para solicitar, en cualquier momento, consultas acerca de las normas de seguridad operacional de la otra Parte y, en caso de incumplimiento de ellas, prescribe las medidas que pueden adoptarse. Asimismo, reconoce el derecho de cada Parte de examinar a bordo y alrededor de la nave, regulando las consecuencias de dicha inspección. Considera también la situación de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que aún estén vigentes.

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

7. El Artículo 8, rotulado "Oportunidades Comerciales", estipula el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte: el derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte; transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo; el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre

los agentes de la competencia; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes autorizados; de pagar los gastos locales en moneda local o de libre convertibilidad, y de celebrar acuerdos de cooperación comercial.

8. El Artículo 11, nombrado "Competencia entre Líneas Aéreas", recoge los principios de justa e igual oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y de regulación de la oferta por parte de las propias líneas aéreas de cada Parte; de adoptar medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su relación competitiva; y de no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte.

9. En relación a las "Tarifas", el Artículo 12 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Ello significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de conformidad con sus consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios discriminatorios, injustificadamente elevados por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o subsidios directos o indirectos. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un entendimiento. Las Partes pueden requerir que se registren las tarifas para fines de información.

10. El Artículo 13, acerca de las "Consultas y Modificaciones", prevé que las Partes pueden enmendar el Convenio mediante el mecanismo de consultas, las que entrarán

en vigor cuando las mismas se confirmen, por intercambio de Notas, que todos los procedimientos internos necesarios se han completado.

11. El Artículo 14, alusivo a la "Solución de Controversias", preceptúa que si surgiere alguna discrepancia relativa a la interpretación o aplicación del Convenio, las Partes tratarán, primeramente, de solucionarla de forma directa, pero si no pudieran resolverla someterán la disputa al conocimiento de un tribunal arbitral, comprometiéndose a acatar el procedimiento y el fallo adoptado por dicho tribunal.

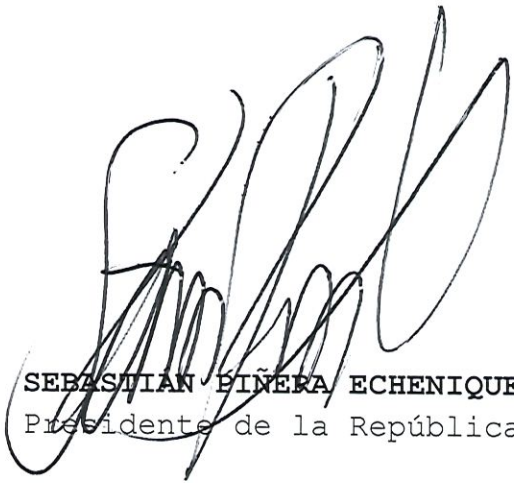
12. Los demás Artículos del Convenio: "Aplicación de las Leyes" (Artículo 5); "Derechos Aduaneros" (Artículo 9); "Cargos al Usuario" (Artículo 10); "Terminación" (Artículo 15); "Acuerdo Multilateral" (Artículo 16); "Registro en la OACI" (Artículo 17); "No Discriminación" (Artículo 18); "Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)" (Artículo 19) y "Entrada en vigor" (Artículo 20), 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 mérito de lo expuesto, solicito a Vuestras Señorías aprobar el siguiente

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Estado de Qatar", suscrito en Colombo, Sri Lanka, el 5 de diciembre de 2017".

Dios guarde a V.E.,



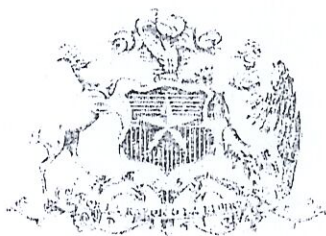
SEBASTIAN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República



ANDRÉS ALLAMAND ZAVALA
Ministro de Relaciones Exteriores



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones



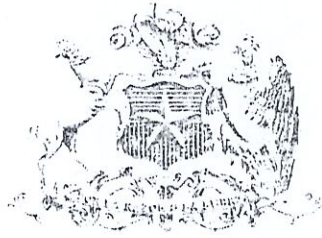
CONVENIO DE TRANSPORTE AEREO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DEL ESTADO DE QATAR



El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno del Estado de Qatar, en adelante denominados las "Partes Contratantes",

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

Deseando facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios 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 a establecer e implementar individualmente tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

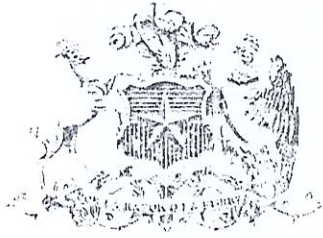
Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el siete de diciembre de 1944;

Deseando celebrar un Acuerdo complementario de dicho Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos entre sus territorios respectivos y más allá de ellos,

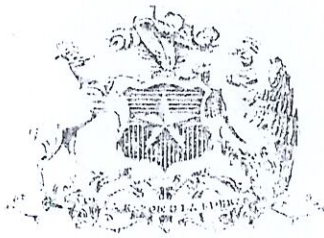
Han convenido lo siguiente:

ARTICULO 1 **Definiciones**

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



- (a) “Autoridades Aeronáuticas” significa en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso del Estado de Qatar, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o cualquier persona u organismo autorizado para ejercer cualquier función actualmente ejercitable por dicha autoridad o funciones similares;
- (b) “Convenio” significa el presente Convenio, y cualquiera enmienda al mismo;
- (c) “Parte Contratante” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Convenio;
- (d) “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, arriendo u otra modalidad;
- (e) “Convención” significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta 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 Contratantes, 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;
- (f) “OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- (g) “Línea Aérea Designada” significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el artículo 3 de este Convenio;
- (h) “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, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;



- (i) "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala con fines no comerciales", tienen los significados que respectivamente se les asignan en el artículo 96 del Convenio;
- (j) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;
- (k) "Cargos al Usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por la provisión de servicios de aeropuertos, navegación aérea o instalaciones de seguridad de la aviación, incluyendo los bienes, instalaciones y servicios relacionados, para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;
- (l) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual comercializan conjuntamente una ruta específica para el transporte de pasajeros, carga y correo, una en calidad de operadora y comercializadora y la otra en su calidad de comercializadora, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico.

ARTICULO 2 **Otorgamiento de Derechos**

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante:
 - 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, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la otra Parte Contratante, entre ambos territorios, y entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones



en cuanto a rutas, frecuencias, y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.

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

3. 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 Contratantes, y en el territorio de las partes Contratantes, 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, el tráfico de pasajeros, carga y correspondencia o el tráfico exclusivo de carga desde una aeronave a otra distinta o a varias aeronaves distinta(s) de aquella(s) utilizada(s) sobre la misma ruta antes de dicha escala, sea que esta(s) aeronave(s) sea(n) propia(s) u operada(s) bajo alguna modalidad de las indicadas en el Artículo Octavo.
- 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 o mediante agentes.

ARTICULO 3 **Designación y Autorización**

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Convenio, y de



retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte Contratante, por vía diplomática.

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

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante 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 transporte aéreo.

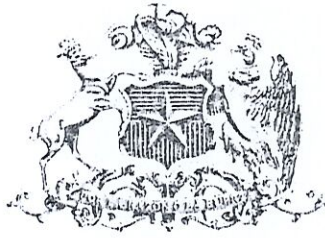
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2. de este artículo, o de imponer a una línea Aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este Convenio, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la Parte Contratante que la designa.

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 Convenio y con un mínimo de demora administrativa.

ARTICULO 4

Revocación, suspensión o limitación de la Autorización

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la otra Parte Contratante, o no haya cumplido con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que concede los derechos; o no ha operado en conformidad con las condiciones establecidas en este acuerdo. El



mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante.

2. Este artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a suspender, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los artículos 6 (Seguridad Operacional) y 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTICULO 5 **Aplicación de las Leyes**

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo, y las que rigen a los pasajeros, las tripulaciones o la carga de las aeronaves, tales como migración, aduanas y medidas sanitarias, se aplicarán a dichos pasajeros, tripulaciones o carga a la entrada o salida de, o dentro del territorio de, esa Parte Contratante. Dicha solicitud no será discriminatoria para terceros países.

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

3. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de servicios aéreos domésticos, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante si realiza cabotaje en el territorio de la primera Parte Contratante.

ARTICULO 6 **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre las normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte Contratante en cualquier área relacionada con las tripulaciones aéreas, las aeronaves o su operación. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días posteriores a la respectiva solicitud.



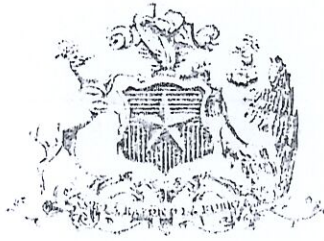
2. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad operacional en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales comprobaciones y las acciones consideradas necesarias para satisfacer tales normas y requisitos mínimos, y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Si la otra Parte Contratante no adoptare las medidas apropiadas dentro de los quince (15) días o el período más largo que se acuerde, será motivo para la aplicación del Artículo 4 de este Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por la línea aérea de una Parte Contratante en servicios hacia o desde 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 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 equipamiento (en este Artículo llamada "inspección en rampa"), siempre que esto no genere demoras irrazonables.

4. Si cualquiera de dichas inspecciones de rampa o una serie de ellas da lugar a:

- a) grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, o
- b) grave preocupación por la falta de mantenimiento efectivo y administración de las normas de seguridad establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la Parte contratante que realice la inspección podrá, a los efectos del artículo 33 del Convenio, llegar a la conclusión de que los requisitos según los cuales el certificado o las licencias respecto de esa aeronave o con respecto a la tripulación de dicha aeronave han sido expedidos o validados, o que los requisitos bajo los cuales opera esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención.



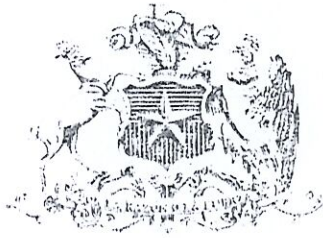
5. En caso de que el acceso para fines de practicar una inspección de rampa a una aeronave operada por una aerolínea o aerolíneas de una Parte Contratante, conforme al párrafo 3 de este Artículo, sea denegado por el representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte Contratante podrá inferir que existen serias preocupaciones del tipo mencionado en el párrafo 4 de este artículo y extraer las conclusiones a que se hace referencia en ese párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de las aerolíneas de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, consulta o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad operacional.

7. Cualquier acción de una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 2 o 6 del presente Artículo se suspenderá una vez que desaparezcan las bases que motivaron la adopción de esa medida.

8. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por una Parte Contratante, y que aún estén en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operar los servicios previstos en este Acuerdo, siempre que los requisitos bajo los cuales dichos certificados o licencias se emitieron o se validaron son iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen o pueden establecerse de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, a los efectos de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o validados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

9. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo 8 de este Artículo, emitidos por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante a cualquier persona o línea aérea designada o con respecto a una aeronave que opera los servicios acordados en las rutas especificadas, permitieran una diferencia respecto de las normas establecidas en el Convenio, y dicha diferencia haya sido presentada a la Organización de Aviación Civil Internacional, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante pueden solicitar consultas de conformidad con el



Artículo 13 del presente Acuerdo con las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante con el fin de asegurarse de que la práctica en cuestión sea aceptable para ellos. Si no se alcanzara un acuerdo satisfactorio, ello constituirá un motivo para la aplicación del Artículo 4 de este Acuerdo.

ARTICULO 7
Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes 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 Convenio.
2. Las Partes Contratantes 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 Contratantes 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 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, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estos Convenios, así como con todo otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil que ambas Partes hubieren ratificado.
4. Las Partes Contratantes 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 de la aviación le sean aplicables a las Partes Contratantes. 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 Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad de la aviación exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante 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 Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad de la aviación, con el fin de afrontar una amenaza determinada.

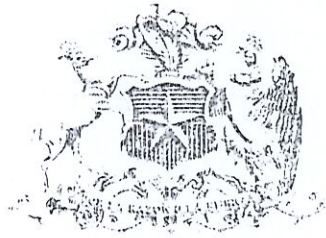
6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las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

7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio 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 operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.



ARTICULO 8 Oportunidades Comerciales

1. Las Líneas aéreas designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante 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. En conformidad a las leyes y reglamentos, cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante (en adelante "Servicios Autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos servicios estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan la realización de servicios autónomos, los servicios de tierra deberán ofrecerse a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios deberán ser comparables en clase y calidad a los servicios autónomos.
4. En conformidad a las leyes y reglamentos, cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. 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 Contratante.
5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesas se permitirá con prontitud, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.



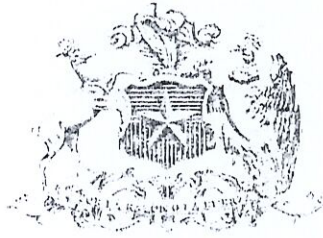
6. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá celebrar acuerdos comerciales tales como Código Compartido y *Block Space* con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país siempre y cuando (i) las líneas aéreas que suscriban dichos acuerdos comerciales cuenten con los derechos de tráfico correspondientes; y (ii) los billetes de pasaje aéreo y cualquier otro documento que dé cuenta de las condiciones del transporte aéreo y/o las guías aéreas, establezcan claramente al comprador o usuario del respectivo servicio, cuál es la línea aérea que efectivamente operará cada tramo del servicio y con cuál línea aérea tendrá una relación comercial-contractual.

7. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá también celebrar acuerdos comerciales tales como intercambio de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de aeronaves ("*dry lease*"), Subarrendamiento de aeronaves, Contratos de Arrendamiento de Aeronaves por Horas ("*Interchange*" o "*lease for hours*"), Contratos de Arrendamiento de Aeronaves con Tripulación, sea que incluya o no Seguros y Mantenimiento ("*Wet Lease*"), con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación a que se alude en el presente Convenio.

ARTICULO 9 **Derechos Aduaneros**

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipamiento regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, cargos de inspección y otros similares aplicables al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o sean usados en la parte del viaje realizada sobre ese territorio.

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



- a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave afecta a los servicios convenidos con la otra Parte Contratante;
- b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos;
- c) el combustible y lubricantes suministrados en el territorio de una Parte Contratante a las aeronaves en tráfico de salida de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante dedicada a un servicio aéreo internacional, incluso cuando estos suministros se utilizarán en la parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte Contratante en la que son embarcados;
- d) materiales publicitarios, uniformes y documentación de la aerolínea sin valor comercial utilizada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante;
- e) el equipo de oficina introducido en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para ser utilizado en las oficinas de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo esté a disposición de esas oficinas durante tres (3) años a partir de la fecha de su introducción en ese territorio y con aplicación del principio de reciprocidad.

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 Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. 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.

4. En caso de operaciones de cabotaje, las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante quedarán sometidas a las mismas regulaciones que a los



efectos del presente artículo le sean aplicables a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante al operar en el territorio de esta última.

5. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada para tal fin estarán sujetos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana y otros impuestos similares.

ARTICULO 10 **Cargos al Usuario**

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

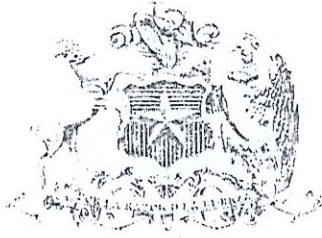
2. Cada Parte Contratante fomentará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir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

ARTICULO 11 **Competencia entre Líneas Aéreas**

1. Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo a que se refiere el presente Convenio.

2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada libremente por cada una de ellas.

3. Ninguna de las Partes Contratantes 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 Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o



ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 de la Convención y siempre sobre bases no discriminatorias.

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

5. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

ARTICULO 12

Tarifas

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo. La intervención de las Partes Contratantes 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) impedir tarifas cuya aplicación constituya un comportamiento anticompetitivo que tiene o puede tener o tiene explícitamente la intención de tener el efecto de impedir, restringir o distorsionar la competencia o excluir a un competidor en la ruta.

2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes 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 Contratantes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de este artículo.

3. Los precios a aplicar hacia o desde su territorio por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante se someterán a las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante o a las entidades correspondientes para su notificación o registro.



4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes 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 Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a 30 días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

5. Las tarifas de los servicios de transporte aéreo de cabotaje se regirán por el derecho interno de cada una de las Partes Contratantes.

ARTICULO 13 **Consultas y Modificaciones**

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Convenio. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de 45 días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se convenga de otro modo.

2. Cualquier modificación al presente Convenio entrará en vigor en la fecha del intercambio de Notas, a través de la vía diplomática, en las que las Partes se informen que han completado los procedimientos y formalidades legales requeridas por su legislación interna.

ARTICULO 14 **Solución de Controversias**

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes



en primer lugar tratarán de solucionar la mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no alcanzaran una solución mediante la negociación, la discrepancia podrá, a requerimiento de cualquiera de las Partes Contratantes, ser sometida a la decisión de un tribunal arbitral.

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

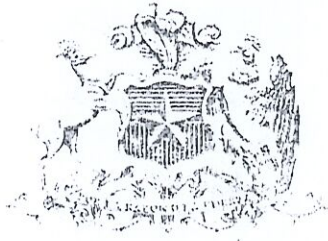
- a) Dentro de los 30 días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los 30 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;
- b) Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este numeral cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar el procedimiento, las decisiones y el fallo adoptado por el Tribunal Arbitral. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas designadas de cualquiera de ellas dejaren de acatar las decisiones adoptadas de conformidad a los párrafos 2 y 3. de este artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla.

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

ARTICULO 15 Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por



terminado el presente Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.

2. Si la Parte Contratante 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.

ARTICULO 16 **Acuerdo Multilateral**

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

ARTICULO 17 **Registro en la OACI**

El presente Convenio y todas sus modificaciones se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Estado en el cual la firma del mismo haya tenido lugar.

ARTICULO 18 **No Discriminación**

Las Partes Contratantes entienden que el presente Convenio está basado en el Principio de No Discriminación Mutua, en términos que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte un tratamiento igualitario, equivalente y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, particularmente con relación a los derechos y obligaciones establecidos en el presente Convenio, incluido pero no limitado a impuestos, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Convenio.



ARTICULO 19
Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)

Cada Parte Contratante aplicará, dentro de su territorio, el Código de Conducta de la OACI para la Regulación y Operación de los Sistemas de Reserva por Computadoras, de manera consistente con otras regulaciones y obligaciones aplicables relativas a sistemas de reserva por computadoras.

ARTICULO 20
Entrada en Vigor

Este Convenio entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, el cumplimiento de los procedimientos legales internos, necesarios para dicho efecto.

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

Hecho en Colombo, Sri Lanka, a los cinco (5) días de diciembre de 2017, en dos ejemplares en español, árabe e inglés, siendo todos igualmente auténticos. En caso de divergencia en la interpretación, prevalecerá la versión en idioma inglés.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE CHILE**

**POR EL GOBIERNO DEL ESTADO
DE QATAR**

CONFORME CON SU ORIGINAL



Milenko Skoknic Tapia
MILENKO SKOKNIC TAPIA
SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES
SUBROGANTE

SANTIAGO, 27 de febrero de 2018.