

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE FINLANDIA", SUSCRITO EN NAIROBI, EL 11 DE DICIEMBRE DE 2018.

Santiago, 05 de abril de 2021.

M E N S A J E N° 042-369/

Honorable Cámara de Diputados:

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

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Finlandia", suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018.

I. ANTECEDENTES.

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

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO.

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, 19 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal y un Anexo.

III. PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo tiene por objeto contribuir al progreso de la aviación civil internacional, garantizando el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional.

IV. PRINCIPALES DISPOSICIONES

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

Seguidamente, el Artículo 2, denominado "Otorgamiento de Derechos", contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo), 2da libertad (escala técnica), 3ra y 4ta libertades (derecho a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros, carga y correo o exclusivos de carga, entre los territorios de ambos países); la 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente); la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio); la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin

pasar por su propio territorio); la 8va libertad (prestar servicios entre puntos del territorio de la contraparte como continuación de un vuelo internacional); y la 9na libertad (prestar servicios entre puntos del territorio de la contraparte, sin pasar por su propio territorio). Asimismo, no impone 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.

A su turno, el Artículo 3, que trata la "Designación, Autorización y Revocación", se refiere al derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas a la otra Parte por escrito por la vía diplomática. También hace alusión al principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones y mínima demora administrativa.

Este Artículo prescribe, además, los requisitos diferenciados respecto de las condiciones que deben cumplir las empresas designadas por cada una de las Partes. En el caso de las empresas designadas por Finlandia, se exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas se encuentren en manos de un Estado Miembro de la Comunidad Europea o de Suiza, Islandia, Noruega o Liechtenstein, o de los nacionales de estos países. Por su parte, las empresas designadas por Chile deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio chileno, lo que favorece la inversión extranjera. Además, para ambos Estados, la empresa debe encontrarse establecida en su territorio y también la Parte que designa debe ejercer y mantener el control

regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado o, en caso de Finlandia, puede ser ejercido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea o de Suiza, Islandia, Noruega o Liechtenstein.

Finalmente, agrega esta disposición, que un Estado Parte puede denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea cuando la compañía aérea designada por el otro Estado no cumpla con los requisitos señalados precedentemente.

A continuación, el Artículo 5, acerca de la "Seguridad Operacional", prescribe que para efectos de operar los servicios acordados, ambas Partes reconocerán como válidos los certificados de aeronavegabilidad, de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

De igual forma, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte y pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o compañías aéreas.

Conforme al Artículo 6, rotulado "Seguridad de la Aviación", las Partes se obligan a proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia. Esta última norma se basa en una cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad, elaborado por la OACI. Los Convenios Internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves citados en el

Artículo, son convenios ratificados por Chile.

Respecto a las "Actividades Comerciales", contenidas en el Artículo 7, las Partes se comprometen a otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte, de realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes autorizados, de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

El Artículo 8, que regula la "Transferencia de Fondos", prevé el derecho de las compañías de cada Parte a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo. Las compañías aéreas de cada Parte recibirán la aprobación para esa transferencia dentro de 30 días posteriores a la solicitud, en una moneda de libre convertibilidad, al tipo de cambio oficial para la conversión de la moneda local, a la fecha de venta.

De conformidad con el Artículo 10, concerniente a la "Competencia Leal", las Partes se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que las empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo autorizado en el Acuerdo y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del

servicio o tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Igualmente, agrega esta disposición, que ninguna de las Partes impondrá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte, un requisito de una primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasas para evitar objeciones, presentación de itinerarios, programas de vuelo chárter, ni planes operacionales de las compañías aéreas de la otra Parte para su aprobación.

Por otra parte, el Artículo señala que si una Parte exige presentaciones con fines informativos, deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos y trámites de presentación a los intermediarios de transporte aéreo y a las compañías aéreas designadas de la otra Parte.

El Artículo 12, que alude a las "Tarifas", establece la libertad tarifaria, estatuye que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado por lo que la intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio. No se puede tomar medidas unilaterales para

evitar la inauguración o continuación de una tarifa cobrada o que se pretendía cobrar.

El Artículo 14, sobre "Consultas y Enmiendas", indica que las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consulta entre ambas. Enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen, por intercambio de notas, que todos los procedimientos internos necesarios han sido completados.

El Artículo 15, denominado "Solución de Controversias", considera que en caso de surgir alguna controversia entre las Partes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, se aplicará la negociación directa entre ambas como vía de solución y en caso de que las Partes no logren llegar a un acuerdo, podrán, someterse ante un tribunal arbitral.

Las demás disposiciones del acuerdo relativas a "Aplicación de las Leyes" (Artículo 4); "Cargos al Usuario" (Artículo 9); "Sistemas Computacionales de Reserva" (Artículo 11); "Impuestos, Derechos de Aduana y Otros Cargos" (Artículo 13); "Terminación" (Artículo 16); "Registro en la OACI" (Artículo 17); "Aplicabilidad de los Acuerdos y Convenios Multilaterales" (Artículo 18); y "Entrada en Vigor" (Artículo 19), representan cláusulas usuales en esta clase de Instrumentos de Servicios Aéreos y corresponden a la aplicación de la normativa internacional amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

Finalmente, el Acuerdo contiene un Anexo, el cual incluye una lista de Estados a que se refiere el Artículo 3 del presente Acuerdo.

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

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébese el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Finlandia", suscrito en Nairobi, el 11 de diciembre de 2018."


Dios guarde a V.E.,



SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República



ANDRÉS ALLAMAND ZAVALA
Ministro de Relaciones Exteriores



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones



T R A D U C C I O N

I-45/19

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE FINLANDIA

El Gobierno de la República de Chile y la República de Finlandia, (en adelante denominados "las Partes Contratantes");

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

Deseando contribuir al progreso de la aviación civil internacional;

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

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

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

- // -

1. el término "autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil y en el caso de la República de Finlandia, la Autoridad de Aviación Civil o, en ambos casos, cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones ejercidas en la actualidad por dichas autoridades;
2. los términos "servicio acordado" y "ruta especificada" significan los servicios de aéreos internacionales de conformidad con el presente Acuerdo;
3. el término "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, su Anexo, y cualquier enmienda a éste;
4. los términos "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tienen el significado que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 del Convenio;
5. el término "cambio de aeronave" significa la operación de uno de los servicios acordados por una compañía aérea designada de tal manera que uno o más segmentos de la ruta especificada son volados por aeronaves diferentes;
6. el término "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94(a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; y
 - b. cualquier Anexo o cualquier enmienda al mismo adoptada en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida

- // -



- // -

en que dicho Anexo o enmienda sea efectivo en un momento dado para ambas Partes Contratantes.

7. el término "Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)" significa un sistema computarizado que contiene información sobre, entre otras cosas, itinerarios, disponibilidad y tarifas, de más de una compañía aérea, con o sin instalaciones para realizar reservas o emitir boletos, en la medida en que algunos o todos estos servicios están disponibles para los suscriptores;
8. el término "compañía aérea designada" significa una compañía aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
9. el término "costo total" significa el costo de proporcionar el servicio más un cargo razonable por gastos administrativos;
10. los términos "precio" y "tarifa" significan el valor cobrado o por cobrar por las compañías aéreas, directamente o a través de sus agentes, a cualquier persona o entidad para el transporte de pasajeros (y su equipaje) y carga (excluido el correo) en el transporte aéreo, incluyendo:
 - a. las condiciones que rigen la disponibilidad y aplicabilidad de una tarifa; y
 - b. los cargos y condiciones para cualquier servicio auxiliar a dicho transporte que ofrezcan las compañías aéreas.
11. el término "provisiones" significa artículos de una naturaleza fácilmente consumible para su uso o venta a



- // -

- // -

bordo de una aeronave durante el vuelo, incluidos los suministros de comisariado;

12. el término "territorio" en relación con un Estado tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
13. el término "cargos al usuario" significa los cargos hechos a las compañías aéreas por la provisión de instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones relacionados;
14. El término "no discriminación" significará que ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a su propia o a otra compañía aérea por sobre una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante dedicada a servicios aéreos similares;
15. El término "Estados miembros de la UE" significará los Estados miembros de la Unión Europea.
16. El término "compañía aérea" tendrá el significado que se le asigna a "línea aérea" en el artículo 96 del Convenio.
17. El término "Tratados de la UE" significará el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.



Artículo 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, sin limitación de rutas, los siguientes derechos para la prestación de transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de la

- // -

- // -

otra Parte Contratante:

- a. el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c. el derecho a hacer escalas en dicho territorio con el fin de tomar y dejar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, mientras opera el tráfico aéreo internacional desde o hacia la otra Parte Contratante;
 - d. el derecho a hacer escalas en su territorio con el fin de tomar y dejar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, mientras opera rutas internacionales desde o hacia terceros países, y el derecho a tomar y dejar pasajeros, carga, y correo, ya sea por separado o en combinación en terceros países, provenientes de o en dirección al territorio de la otra Parte Contratante, a través de su propio territorio;
 - e. el derecho a tomar pasajeros, carga y correo, ya sea por separado o en combinación, en el territorio de la otra Parte Contratante hacia terceros países, sin necesidad de que dicha operación comprenda un punto dentro del territorio de la Parte Contratante que haya designado a la compañía aérea.
2. Cada compañía aérea designada podrá, al operar un servicio acordado en una ruta especificada, en cualquiera o todos los vuelos y a su elección:



- // -

- // -

- a. Operar vuelos en una o ambas direcciones;
 - b. Combinar distintos números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
 - c. Servir puntos anteriores, intermedios y más allá del territorio de las Partes y puntos en los territorios de las Partes, en las rutas y cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
 - e. Transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
 - f. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
 - g. Hacer escalas en cualquier punto, ya sea dentro o fuera del territorio de la otra Parte;
 - h. Llevar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
 - i. Combinar tráfico en la misma aeronave independientemente de dónde se origine dicho tráfico; sin limitación direccional o geográfica y sin perder ningún derecho a transportar tráfico que de otro modo sería permitido en virtud de este Acuerdo.
3. En cualquier segmento o segmentos de las rutas antes mencionadas, cualquier compañía aérea designada puede realizar transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto a cambio, en cualquier punto de la



- // -

- // -

ruta, en el tipo o número de aeronaves operadas.

4. Las compañías aéreas designadas pueden operar sus servicios, tanto regulares como no regulares, con la frecuencia y con las aeronaves que consideren adecuadas, en las rutas y en las condiciones especificadas en este Acuerdo.
5. En los puntos de las rutas especificadas, las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras instalaciones tales como slots, mesones de atención, etc., en el territorio de la otra Parte Contratante, sin discriminación.
6. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante, distintas de las designadas en virtud de este Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 1.a. y 1.b. de este Artículo.
7. Ninguna disposición de este Artículo restringirá el derecho de las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y correo a cambio de una remuneración y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3

Designación, Autorización y Revocación

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar, mediante una notificación por escrito dada por la vía diplomática, una o más compañías aéreas para operar servicios aéreos y para retirar o modificar tales

- // -



- // -

designaciones.

2. Al recibir una designación por parte de la República de Finlandia, la República de Chile otorgará los permisos y autorizaciones apropiados con la mínima demora administrativa, siempre que:

i. la compañía aérea esté establecida en el territorio de la República de Finlandia en virtud de los Tratados de la UE y tenga una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y

ii. el control regulatorio efectivo de la compañía aérea sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y

iii. la compañía aérea es de su propiedad y continuará siendo de propiedad directa o mayoritariamente de los Estados miembros de la UE y/o de nacionales de los Estados miembros de la UE o por otros estados enumerados en el Anexo 1 y/o nacionales de dichos otros estados, y en todo momento estarán bajo el control efectivo de dichos estados y/o dichos nacionales.

3. La República de Chile podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea designada por la República de Finlandia cuando:

i. la compañía aérea no se encuentre establecida en el

- // -



- // -

territorio de la República de Finlandia en virtud de los Tratados de la UE o no tenga una Licencia de Explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; o

- ii. el control regulatorio efectivo de la compañía aérea no es ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
- iii. la compañía aérea no es propiedad ni se encuentra bajo el control efectivo directo o mayoritario de los Estados miembros de la UE y/o de nacionales de los Estados miembros de la UE, o por otros estados enumerados en el Anexo 1 y/o nacionales de dichos otros estados; o
- iv. la compañía aérea posee un Certificado de Operador Aéreo emitido por otro Estado miembro de la UE o de un Estado enumerado en el Anexo 1, y la República de Chile considera que, al ejercer los derechos de tráfico en virtud de este Acuerdo, la compañía aérea estaría eludiendo las restricciones a los derechos de tráfico impuestos por un acuerdo bilateral entre la República de Chile y ese otro Estado; o
- v. la compañía aérea posee un Certificado de Operador Aéreo emitido por otro Estado miembro de la UE o un Estado enumerado en el Anexo 1, y no existe un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la



- // -

- // -

República de Chile y ese Estado Miembro de la UE u otros Estados enumerados en el Anexo 1, y los derechos de tráfico hacia ese Estado han sido denegados a la compañía aérea designada por la República de Chile.

Al ejercer su derecho en virtud de este párrafo, la República de Chile no discriminará entre las compañías aéreas de la UE por motivos de nacionalidad.

4. Al recibir una designación por parte de la República de Chile, la República de Finlandia otorgará las autorizaciones y permisos apropiados con una mínima demora administrativa, siempre que:

- i. la compañía aérea esté establecida en la República de Chile; y
- ii. la República de Chile tenga y mantenga un control regulatorio efectivo de la compañía aérea y sea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo; y
- iii. la compañía aérea esté constituida y tenga su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile.

5. La República de Finlandia podrá denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una compañía aérea designada por la República de Chile cuando:

- i. la compañía aérea no esté establecida en la República de Chile; o
- ii. la República de Chile no ejerza ni mantenga un control

- // -



- // -

- regulatorio efectivo de la compañía aérea o la República de Chile no sea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo; o
- iii. la compañía aérea no esté constituida o no tenga su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile; o

Artículo 4

Aplicación de las Leyes.

1. Al entrar, permanecer o salir del territorio de una Parte Contratante, sus leyes y reglamentos relacionados con la operación y navegación de aeronaves serán cumplidos por las compañías aéreas de la otra Parte Contratante.
2. Al ingresar, permanecer o salir del territorio de una Parte Contratante, sus leyes y reglamentos relacionados con el ingreso o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo en la aeronave (incluidos los reglamentos relacionados con la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, las regulaciones postales) serán cumplidos por, o a nombre de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las compañías aéreas de la otra Parte Contratante.
3. Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada para tal efecto estarán, salvo en lo que respecta a medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea, sujetos a nada más que un control simplificado.



- // -

- // -

4. Ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a alguna otra compañía aérea sobre la compañía aérea designada de la otra Parte Contratante en la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración, cuarentena y similares; o en el uso de aeropuertos, aerovías y servicios de tránsito aéreo e instalaciones asociadas bajo su control.
5. Cada Parte Contratante, a solicitud de la otra Parte Contratante, entregará copias de las leyes, reglamentos y procedimientos pertinentes a que se refiere el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5

Seguridad Operacional

1. Para los fines de operar el transporte aéreo acordado que se indica en el presente Acuerdo, cada Parte Contratante reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante que se encuentren en vigor, siempre que los requisitos para dichos certificados o licencias sean al menos iguales a los estándares mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio. Sin embargo, cada Parte Contratante podrá negarse a reconocer como válidas para los fines del sobrevuelo por encima de su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgadas o convalidadas para sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de

- // -



- // -

consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves, y a la operación de las compañías aéreas designadas. Si, después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente las normas y requisitos de seguridad operacional en estas áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud del Convenio, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales hallazgos y las medidas que se consideren necesarias para cumplir con dichas normas mínimas, y la otra Parte Contratante deberá tomar las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a denegar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una compañía aérea o compañías aéreas designadas por la otra Parte Contratante en el caso de que la otra Parte Contratante no tome las medidas correctivas adecuadas dentro de un plazo razonable.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que, cualquier aeronave operada por, o en nombre de una compañía aérea de una Parte Contratante, en servicio 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 una búsqueda por parte de los representantes autorizados

- // -



- // -

de la otra Parte Contratante, siempre que esto no cause un retraso injustificado en la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, el objetivo de esta búsqueda es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que los equipos de la aeronave y el estado de la aeronave cumplan con las normas establecidas en ese momento en virtud del Convenio.

4. Cuando medidas urgentes sean indispensables para garantizar la seguridad operacional de una compañía aérea, cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender o modificar de inmediato la autorización de operación de una o más compañías aéreas de la otra Parte Contratante.
5. Cualquier medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 4 de este Artículo cesará una vez que la base para la adopción de dicha medida deje de existir.
6. Cuando una Parte Contratante haya designado una compañía aérea cuyo control regulatorio sea ejercido y mantenido por un tercer Estado, los derechos de la otra Parte Contratante en virtud del presente Artículo se aplicarán igualmente en relación con la adopción, ejercicio o mantenimiento de normas de seguridad operacional por parte de ese tercer Estado y con respecto a la autorización de operación de esa compañía aérea.

Artículo 6

Seguridad de la Aviación

- // -



- // -

1. Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes Contratantes reiteran su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita como parte integrante del presente Acuerdo. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.
2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de la otra Parte Contratante, toda la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de una aeronave y otros actos ilícitos contra la seguridad de sus pasajeros, su tripulación, aeronaves, aeropuertos, e instalaciones de navegación aérea, y afrontar toda otra amenaza contra la seguridad de la aeronavegación civil.
3. 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 al Convenio; las Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o domicilio permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acepta que a dichos operadores de aeronaves se les puede exigir que cumplan con las disposiciones y requisitos de seguridad de la aviación a que se hace referencia en el párrafo 3 precedente que la otra Parte Contratante exija para el ingreso, salida o permanencia dentro del territorio del estado de esa otra Parte Contratante. Para ingresar, salir o permanecer dentro del territorio de Finlandia, los operadores de aeronaves deberán cumplir las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con la legislación de la Unión Europea, sin discriminación alguna, entre las compañías aéreas de la UE y las compañías aéreas extranjeras. Cada Parte Contratante garantizará que se apliquen efectivamente las medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y las provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la carga.

Cada Parte Contratante también considerará favorablemente

- // -



- // -

cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de medidas especiales razonables de seguridad de la aviación para enfrentar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
6. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos justificados para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones de 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 causal para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación y al permiso técnico de una compañía o compañías aéreas de dicha Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTÍCULO 7

Actividades Comerciales

- // -

- // -

1. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a:
 - a. establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios (incluido el derecho a vender y emitir cualquier boleto y/o carta de porte aéreo, tanto sus propios boletos y/o cartas de porte aéreo como los de cualquier otra compañía), así como otras instalaciones requeridas para la prestación de servicios de transporte aéreo;
 - b. en el territorio de la otra Parte Contratante para dedicarse directamente y, a su discreción, a través de sus agentes, a la venta de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios,
2. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, personal de gerencia, de ventas, técnico, operacional y otro especialista requerido para la prestación de servicios de transporte aéreo, o mediante el uso de los servicios de cualquier otra organización, empresa o compañía aérea que opere en el territorio de la otra Parte Contratante y autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de esa Parte Contratante.
3. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar estos servicios, en su totalidad o en parte, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para la

- // -



- // -

prestación de tales servicios. Cuando o mientras las leyes y regulaciones aplicables al manejo en tierra en el territorio de una Parte Contratante impidan o limiten la libertad de contratar estos servicios o la autoasistencia, cada compañía aérea designada deberá ser tratada de manera no discriminatoria en lo que respecta a su acceso a los servicios de autoasistencia y de asistencia en tierra proporcionados por un proveedor o proveedores.

4. Las actividades antes mencionadas se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante.
5. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante podrán pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda local. A su discreción, las compañías aéreas de cada Parte Contratante podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en monedas de libre convertibilidad conforme a la regulación de la moneda local.
6. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier compañía aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos comerciales y/o de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio y código compartido, con:
 - a. una compañía aérea o compañías aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes; y
 - b. una compañía aérea o compañías aéreas de un tercer país; siempre que (i) las compañías aéreas en tales acuerdos

- // -

- // -

cuenten con los derechos de tráfico necesarios; y (ii) que los boletos y/o cartas de porte aéreo lo dejen claro al comprador en el punto de venta, o en cualquier caso al momento del check-in o antes del embarque, cuando no se requiera check-in para los vuelos de conexión, cuál compañía aérea realmente operará cada tramo del servicio y con qué compañía aérea o compañías aéreas el comprador está entablando una relación contractual.

7. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a prestar los servicios acordados utilizando aeronaves con o sin tripulación, arrendados a cualquier compañía aérea, incluidos terceros países, siempre que todos los participantes en dichos acuerdos cumplan con las leyes y reglamentos normalmente aplicados por las Partes Contratantes de tales acuerdos. Ninguna de las Partes Contratantes exigirá a la compañía aérea que proporciona la aeronave que mantenga derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo para las rutas en las que operará la aeronave.
8. Sin perjuicio de cualquier otra disposición de este Acuerdo, las compañías aéreas y los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes Contratantes podrán, sin restricción, emplear en relación con el transporte aéreo cualquier transporte de superficie para la carga hacia o desde cualquier punto en los territorios de la Parte Contratante o en terceros países, incluido el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras, e incluyendo, cuando corresponda, el derecho a

- // -

- // -

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

Artículo 8

Transferencia de Fondos

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante estarán en libertad de vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de un agente, en cualquier moneda.
2. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a transferir, teniendo en cuenta las leyes y reglamentos de cualquiera de las Partes Contratantes, del territorio de venta a su territorio de origen el exceso, en el territorio de venta, de los ingresos sobre los gastos. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos por ventas, realizadas directamente o a través de agentes, de servicios de transporte aéreo y servicios auxiliares o complementarios, y los intereses comerciales normales

- // -



- // -

percibidos sobre dichos ingresos mientras se encuentren en depósito a la espera de su transferencia.

3. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante recibirán la aprobación para dicha transferencia dentro de treinta (30) días posteriores a la solicitud, en una moneda de libre convertibilidad, al tipo de cambio oficial para la conversión de la moneda local, a la fecha de venta. Las compañías aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a efectuar la transferencia efectiva al recibo de la aprobación.

Artículo 9

Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que puedan imponer las autoridades u organismos recaudadores competentes de cada Parte Contratante a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables, no discriminatorios injustamente y se distribuirán equitativamente entre las categorías de usuarios. En cualquier caso, dichos cargos al usuario serán aplicados a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra compañía aérea al momento en que se cobren los cargos.
2. Los cargos al usuario impuestos a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante podrán reflejar, pero no podrán exceder, el costo total para las autoridades o entidades recaudadoras competentes de proporcionar las instalaciones y servicios apropiados de aeropuerto, de medio ambiente, de navegación y de seguridad de aviación en el aeropuerto o dentro del sistema

- // -



- // -

aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir un retorno razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se efectúen los cargos se proporcionarán sobre una base de costo beneficio.

3. Los cargos por los servicios en el aeropuerto a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo, así como los cargos por los servicios a que se refiere el párrafo 3 del Artículo 7, se basarán en los costos de los servicios prestados; y dichos servicios serán comparables con el tipo y la calidad de los servicios como si fuera posible la autoasistencia.
4. Cada Parte Contratante fomentará las consultas entre las autoridades o entidades recaudadoras competentes en su territorio y las compañías aéreas que utilicen los servicios e instalaciones, y alentará a las autoridades o entidades recaudadoras competentes y a las compañías aéreas a intercambiar aquella información que sea necesaria para permitir una revisión precisa de la justificación de los cobros de acuerdo con los principios de los párrafos 1 y 2 de este artículo. Cada Parte Contratante alentará a las autoridades recaudadoras competentes a proporcionar a los usuarios un aviso razonable de cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario para permitirles expresar sus opiniones antes de que se realicen los cambios.
5. Ninguna de las Partes Contratantes podrá ser acusada, en procesos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 15 de este Acuerdo, de violar una disposición de este Artículo, a menos que (1) no realice una revisión del cargo o práctica que sea objeto de la reclamación de la

- // -



- // -

otra Parte Contratante dentro de un período de tiempo razonable; o (2) después de dicha revisión, no tome todas las medidas a su alcance para subsanar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

Artículo 10

Competencia Leal

1. Cada Parte Contratante permitirá una oportunidad justa y equitativa para que las compañías aéreas designadas de ambas Partes Contratantes compitan para proporcionar el transporte aéreo regido por este Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante permitirá a cada compañía aérea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo que ofrezca en función de consideraciones comerciales en el mercado. Conforme a este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronave operados por las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por motivos aduaneros, técnicos, operativos o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante un requisito de una primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasas para evitar objeciones, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico.
4. Ninguna de las Partes Contratantes requerirá la presentación

- // -

- // -

de itinerarios, programas de vuelo chárter, ni planes operacionales de las compañías aéreas de la otra Parte contratante para su aprobación, salvo que se requiera de manera no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo. Si una Parte Contratante exige presentaciones con fines informativos, deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos y trámites de presentación a los intermediarios de transporte aéreo y a las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante, cuando sea necesario, tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas desleales que afecten adversamente la posición competitiva de las compañías aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

Artículo 11

Sistemas Computacionales de Reserva

1. Los proveedores de Sistemas Computacionales de Reserva (en adelante CRS) que operen en el territorio de una Parte tendrán derecho a ingresar, mantener y poner libremente sus CRS a disposición de las agencias de viajes o compañías de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con viajes en el territorio de la otra Parte, siempre que el CRS cumpla con los requisitos reglamentarios pertinentes de la otra Parte.
2. Las Partes anularán cualquier requisito actual, que podría restringir el libre acceso de los CRS de una Parte al

- // -

- // -

mercado de la otra Parte o limitar de otro modo la competencia. Las Partes se abstendrán de adoptar tales requisitos en el futuro.

3. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá o permitirá que se imponga a los proveedores de CRS de la otra Parte requisitos con respecto a la visualización de CRS diferentes a los impuestos a sus propios proveedores de CRS o a cualquier otro CRS que opere en su mercado. Ninguna de las Partes impedirá la celebración de contratos entre los proveedores de CRS, sus proveedores y sus suscriptores en relación con el intercambio de información de servicios de viaje y que faciliten la visualización de información completa e imparcial a los consumidores, o el cumplimiento de exigencias reglamentarias en pantallas neutrales.
4. Los propietarios y operadores de CRS de una Parte que cumplan con los requisitos reglamentarios pertinentes de la otra Parte, si los hubiere, tendrán la misma oportunidad de poseer CRS en el territorio de la otra Parte, al igual que los propietarios y operadores de cualquier otro CRS que opere en el mercado de esa Parte.

Artículo

12 Tarifas

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

- // -

- // -

discriminatorias;

- b. Proteger a los consumidores frente a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen en el abuso de una posición dominante; y
 - c. Proteger a las compañías aéreas frente a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.
2. Cada Parte Contratante podrá requerir que se notifique a sus autoridades aeronáuticas sobre las tarifas que las compañías aéreas de la otra Parte Contratante cobrarán desde o hacia su territorio.
 3. Ninguna de las Partes contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la inauguración o continuación de una tarifa cobrada o que se pretenda cobrar por (i) una compañía aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por el transporte aéreo entre los territorios de las Partes contratantes, o (ii) una compañía aérea de una Parte Contratante por el transporte aéreo entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país, incluido en ambos casos el transporte interlíneas o intralíneas. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones que establecen los párrafos 1, 2 o 3 de este Artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte Contratante los motivos de su insatisfacción lo antes posible. Estas consultas se celebrarán a más tardar 30 días después de la recepción de la solicitud, y las

- // -

- // -

Partes Contratantes cooperarán para obtener la información necesaria para la solución razonada del problema. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a una tarifa por la cual se haya recibido una notificación de insatisfacción, cada una de las Partes Contratantes hará todo lo posible para hacer efectivo dicho acuerdo. Sin dicho acuerdo mutuo, la tarifa entrará en vigor o continuará vigente.

Artículo 13

Impuestos, derechos de aduana y otros cargos

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por una compañía aérea designada de una Parte Contratante, así como sus equipos regulares, repuestos, suministros de combustible y lubricantes, provisiones de aeronaves (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentas de todos los impuestos, aranceles, derechos de inspección y otros cargos similares al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dichos equipos, repuestos, suministros y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o sean utilizados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos sobre ese territorio.
2. También estarán exentos de impuestos, aranceles, derechos y cargos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, con la excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:
 - a) las provisiones de aeronaves embarcadas a bordo en el territorio de una Parte Contratante, dentro de límites

- // -

- // -

- razonables, para ser utilizados en una aeronave de salida contratada en un servicio aéreo internacional de una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante;
- b) piezas de repuesto, incluidos motores, introducidas en el territorio de una Parte Contratante para el mantenimiento o la reparación de aeronaves contratadas en un servicio aéreo internacional de una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante;
- c) combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte Contratante para su uso en un servicio aéreo internacional de una compañía aérea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando estos suministros se utilicen en la parte del viaje realizado en el territorio de la primera Parte Contratante mencionada, en cuyo territorio se embarque.
- d) documentos de la compañía aérea, como boletos y guías aéreas, así como material publicitario y promocional dentro de límites razonables, destinados a ser utilizados por una compañía aérea designada de una Parte Contratante e introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante.
3. Se podrá exigir que los materiales a los que se hace referencia en el párrafo 2 de este artículo sean mantenidos bajo supervisión o control aduanero.
4. El equipo regular de aeronaves, así como los materiales, suministros y piezas de repuesto que normalmente se mantienen a bordo de las aeronaves operadas por una

- // -

- // -

compañía aérea designada de una Parte Contratante, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa Parte Contratante. En tal caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o eliminados de otro modo de conformidad con las regulaciones aduaneras.

- 5) El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante estarán exentos de impuestos, derechos de aduana, aranceles y otros cargos similares que no se basen en el costo de los servicios a la llegada o salida.
- 6) Las exenciones previstas en este Artículo también estarán disponibles cuando las compañías aéreas designadas de una Parte Contratante hayan contratado a otra compañía aérea, que igualmente goce de tales exenciones de la otra Parte Contratante, para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte Contratante de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este artículo.
7. Nada de lo contenido en este Acuerdo impedirá que la República de Finlandia imponga, sin discriminación alguna, impuestos, gravámenes, aranceles, derechos o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio para su uso en una aeronave de una compañía aérea designada de la República de Chile que opere entre un punto en el territorio de la República de Finlandia y otro punto en el territorio de la República de Finlandia o en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea.

- // -



- // -

8. Nada en este Acuerdo impedirá que la República de Chile imponga, sin discriminación alguna, impuestos, gravámenes, aranceles, derechos o cargos sobre el combustible suministrado en su territorio para su uso en una aeronave de una compañía aérea designada de la República de Finlandia que opere entre un punto en el territorio de la República de Chile y otro punto en el territorio de la República de Chile.

Artículo 14

Consultas y Enmiendas.

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán entre sí de vez en cuando con el fin de asegurar la implementación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.
2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar consultas con miras a modificar el presente Acuerdo. Estas consultas comenzarán dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud por parte de la otra Parte Contratante, a menos que se acuerde lo contrario. Dichas consultas podrán llevarse a cabo mediante diálogos o por correspondencia.
3. Cualquier enmienda al presente Acuerdo acordada por las Partes Contratantes, entrará en vigor en la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente por escrito del cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.
4. Cualquier enmienda al Anexo del presente Acuerdo será

- // -

- // -

acordada por escrito, mediante el intercambio de notas entre las autoridades aeronáuticas y entrará en vigor en una fecha que dichas autoridades determinen.

Artículo 15

Solución de Controversias.

1. Cualquier controversia que surja entre las Partes Contratantes en cuanto a la interpretación o aplicación de este Acuerdo será resuelta primero mediante consultas entre las Partes Contratantes. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud, a menos que las autoridades aeronáuticas acuerden lo contrario. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante consultas, podrán, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse ante un tribunal arbitral.
2. Este tribunal arbitral estará compuesto por tres miembros designados de la siguiente manera:
 - a. Cada Parte Contratante designará un árbitro dentro de 30 días siguientes a la recepción de la solicitud de arbitraje. Dentro de 60 días después de que los dos árbitros hayan sido designados, éstos nombrarán, de común acuerdo, un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral; y
 - b. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa a un árbitro o si el tercer árbitro no es designado como se indica en el subpárrafo a., el árbitro o los árbitros, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, serán designados por el Presidente del Consejo de la

- // -



- // -

Organización de Aviación Civil Internacional dentro de 30 días. Si el presidente del Consejo es un nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, la designación deberá ser realizada por el Vicepresidente de mayor jerarquía que no esté inhabilitado por el mismo motivo.

3. Las Partes se comprometen a cumplir con el procedimiento, las decisiones y el laudo dictado por el tribunal arbitral. Si cualquiera de las Partes Contratantes no cumpliera con las decisiones emitidas de conformidad con este Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado a la otra Parte Contratante que no cumpla con este Acuerdo.
4. Las costas incurridas como resultado del tribunal arbitral serán compartidas por igual por las Partes Contratantes.

Artículo 16

Terminación

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento comunicar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante su decisión de poner término al presente Acuerdo. Dicho aviso se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte Contratante, a menos que el aviso de terminación sea retirado por acuerdo mutuo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho período. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación por la otra Parte Contratante, dicha notificación se considerará

- // -



- // -

recibida catorce (14) días hábiles después de recibida la notificación por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 17

Registro en la OACI

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

Artículo 18

Aplicabilidad de los Acuerdos y Convenios Multilaterales

1. Las disposiciones del Convenio se aplicarán al presente Acuerdo.
2. El presente Acuerdo será modificado para cumplir con cualquier convenio multilateral que pueda ser vinculante para ambas Partes Contratantes. Las Partes Contratantes podrán consultarse entre sí para determinar si existe la necesidad de modificar este Acuerdo.

Artículo 19

Entrada en Vigor

El presente Acuerdo será aprobado de acuerdo con los requisitos constitucionales de cada Parte Contratante y entrará en vigor el primer día del segundo mes después de que las Partes Contratantes hayan confirmado mutuamente mediante un intercambio de notas diplomáticas que todos los procedimientos constitucionales necesarios para la entrada en vigor de este Acuerdo por cada Parte Contratante han sido cumplidos.

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

- // -



- // -

Hecho en Nairobi, el día 11 de diciembre de 2018, en dos ejemplares originales en idioma inglés.

POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE

Firma ilegible

DAVID DUEÑAS SANTANDER

Secretario General Subrogante

Junta Aeronáutica Civil

POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE FINLANDIA

Firma ilegible

PAIVI JAMSA

Negociador Jefe

Ministerio de Transportes y
Comunicaciones

ANEXO 1


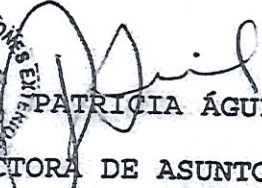
Lista de otros estados a que se refiere el Artículo 3 del presente Acuerdo:

- (a) La República de Islandia (en virtud del Acuerdo sobre la Zona Económica Europea);
- (b) El Principado de Liechtenstein (en virtud del Acuerdo sobre la Zona Económica Europea);
- (c) El Reino de Noruega (en virtud del Acuerdo sobre la Zona Económica Europea);
- (d) La Confederación Suiza (en virtud del Acuerdo entre la Zona Económica Europea y la Confederación Suiza sobre Transporte Aéreo);

=====

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

SANTIAGO, CHILE, a 11 de marzo de 2019.



PATRICIA ÁGUILA AVILÉS
SUBDIRECTORA DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS

CONFORME CON SU ORIGINAL




ÁLVARO ARÉVALO CUNICH
DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS
SUBROGANTE

SANTIAGO, 20 de diciembre de 2019.