

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 TURQUÍA", SUSCRITO EN COLOMBO,
EL 7 DE DICIEMBRE DE 2017.

Santiago, 05 de abril de 2021.

M E N S A J E N° 040-369/

Honorable Cámara de Diputados:

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

En uso de mis facultades constitucionales, 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 Turquía", suscrito en Colombo, el 7 de diciembre de 2017.

I. ANTECEDENTES

El Acuerdo corresponde a un acuerdo bilateral de transporte aéreo cuya celebración obedece a la política aerocomercial de Chile 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 ACTA

El presente Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo, y de 24 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 en base a la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con mínima interferencia y regulación gubernamental, facilitando la expansión del transporte aéreo internacional, con el fin 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 Acuerdo, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del mismo. Estos son: "Autoridades Aeronáuticas", "Acuerdo", "Parte Contratante", "Transporte Aéreo", "Convención", "OACI", "Servicios Acordados", "Línea Aérea Designada", "Tarifas", "Servicio Aéreo Internacional", "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, 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); y 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la

contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio).

Agrega esta norma, que no se 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 cuando la compañía designada por el otro Estado sea de propiedad (directa o mayoritaria) de un tercer Estado y/o de nacionales de un tercer Estado con el cual las Partes no tengan un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y si los derechos de tráfico para ese Estado no están recíprocamente disponibles, y/o no esté constituida ni tenga la sede principal de sus negocios en el territorio de la otra Parte, o no haya cumplido con las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 ("Aplicación de las Leyes"). Con todo, esto no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad de la aviación).

5. En el Artículo 6, intitulado "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 elaborada por la OACI. Cabe hacer presente que los convenios internacionales acerca de seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el Artículo, son instrumentos ratificados por Chile y que se encuentran vigentes.

6. Seguidamente, en el Artículo 7, "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 para poder inspeccionar, 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 aun estén vigentes.

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; comprometiéndose a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el 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 de la Convención, y siempre sobre bases no discriminatorias. Al mismo tiempo, las Partes adoptarán todas las medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su relación competitiva y minimizarán las cargas administrativas.

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 apoyos gubernamentales directos o indirectos. Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un entendimiento. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

10. El Artículo 16, concerniente a "Protección Ambiental", recoge la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación, para lo cual las Partes acuerdan cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo y la política y directrices existentes de la OACI sobre protección ambiental.

11. El Artículo 17, acerca de las "Consultas y Modificaciones", prevé que las Partes, mediante el mecanismo de consultas,

pueden en cualquier momento enmendar el Acuerdo, modificaciones que entrarán en vigor cuando las Partes se confirmen, por intercambio de notas, que todos los procedimientos internos necesarios se han completado.

12. El Artículo 18, alusivo a la "Solución de Controversias", preceptúa que si surgiere alguna discrepancia relativa a la interpretación o aplicación del Acuerdo, 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.

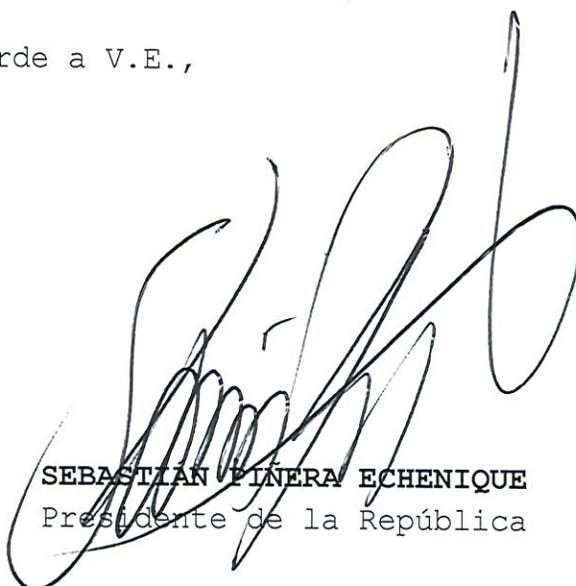
13. Los demás Artículos del Acuerdo: "Aplicación de las Leyes" (Artículo 5); "Derechos Aduaneros" (Artículo 9); "Cargos al Usuario" (Artículo 10); "Presentación del Horario de Vuelo" (Artículo 13); "Tránsito Directo" (Artículo 14); "Prohibición de Fumar" (Artículo 15); "Terminación" (Artículo 19); "Acuerdo Multilateral" (Artículo 20); "Registro en la OACI" (Artículo 21); "No Discriminación" (Artículo 22); "Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)" (Artículo 23) y "Entrada en Vigor" (Artículo 24), corresponden a cláusulas usuales en esta clase de convenios de servicios aéreos y se refieren a la aplicación de la normativa internacional amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Turquía", suscrito en Colombo, el 7 de diciembre de 2017".

Dios guarde a V.E.,



SEBASTIÁN PINERA ECHENIQUE
Presidente de la República



ANDRÉS ALLAMAND ZAVALA
Ministro de Relaciones Exteriores



GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes
y Telecomunicaciones



ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TURQUÍA



El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Turquía, 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 del transporte aéreo internacional;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios aéreos 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 internacional 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; y

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

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

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

“Autoridades Aeronáuticas” significa en el caso de la República de Turquía, el Ministerio de Comunicaciones y Asuntos Marítimos, Dirección General de la Aviación Civil (DGCA), y en el caso de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores;



- a. “Acuerdo” significa el presente Acuerdo, y cualesquiera modificación al mismo;
- b. “Parte Contratante” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;
- c. “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;
- d. “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 que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes;
- e. “OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- f. “Servicios acordados” significa aquellos servicios aéreos internacionales que pueden ser operados, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo en las rutas especificadas;
- g. “Línea aérea designada” significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el artículo 3 de este Acuerdo;
- 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 internacional” significa, conforme al Artículo 96 de la Convención, el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo situado por sobre el territorio de más de un Estado;



- j. “Territorio” tiene el significado que se la asigna en el Artículo 2 de la Convención;
- k. “Cargos al Usuario” significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;
- 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.

ARTÍCULO 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 por 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 comerciales; y el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
 - c) el derecho de prestar servicios internacionales regulares y no regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, de forma separada o combinada, y servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la aerolínea, a través del territorio de esa Parte y de puntos intermedios, hasta cualquier punto en el territorio de la Parte que ha otorgado el derecho y más allá, con totales derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, con el número de frecuencias y material de vuelo que estimen apropiado que puede 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 facilidades 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, 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 correo 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 8.
- f. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

4. Toda disposición de este artículo se considerará una concesión a una línea aérea designada de una Parte del derecho de transporte, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo, a cambio de una remuneración, y a un punto del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 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 Acuerdo, 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, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este artículo, otorgar las autorizaciones y permisos correspondientes 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 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 se estimen necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este acuerdo, si la propiedad sustancial de la línea aérea no pertenece a nacionales de la Parte Contratante que la ha designado, y no ha sido constituida ni tiene su sede principal de negocios en el territorio de dicha Parte Contratante.

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

ARTÍCULO 4 REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN O LIMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, si dicha línea aérea pertenece (directa o mediante la propiedad mayoritaria) a un tercer Estado y/o a un nacional de un tercer Estado con el que una de las Partes Contratantes no tenga un acuerdo bilateral de servicios aéreos, y si los derechos de tráfico necesarios para ese Estado no están recíprocamente disponibles, o si la línea aérea designada no ha cumplido con las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el artículo 5 (Aplicación de las leyes)



del presente Acuerdo, ni está constituida y tiene su sede principal en el territorio de dicha Parte Contratante.

2. A menos que una revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo (1) de este Artículo sea esencial para prevenir futuras infracciones de leyes o reglamentos, dicho derecho sólo se ejercerá después de consultas entre las autoridades aeronáuticas del Estado de la otra Parte Contratante. En tal caso, las consultas comenzarán en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes haya solicitado la celebración de consultas.

3. Este artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a suspender, limitar o imponer condiciones sobre el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los artículos 6 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 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 regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante. Dicha aplicación no será discriminatoria para terceros países.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que regulan el suministro de información estadística deberán ser cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 6 SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

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



2. Las Partes 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 civil.

3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Acuerdo sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Acuerdo para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; y el Acuerdo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, 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 estas Convenciones, así como con toda otra Convención 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 sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los operadores de aeronaves bajo su registro, o los operadores que tengan su sede principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante conviene 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. Cada Parte Contratante asegurará que se adopten las medidas adecuadas dentro de su territorio 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 Parte Contratante 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 sobre los asuntos en cuestión 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.

ARTÍCULO 7 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento respecto a los estándares de seguridad operacional en cualquier área relacionada con las instalaciones y servicios aeronáuticos, las tripulaciones, las aeronaves o sus operaciones, adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.

2. Si, tras haberse efectuado dichas consultas, una Parte Contratante comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente, en los aspectos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo, normas de seguridad operacional en cualquiera de dichas materias que sean a lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de



conformidad con la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales comprobaciones y los pasos que se considere necesarios para ajustarse a esas normas mínimas de la OACI, y esa otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas apropiadas en un plazo acordado. La no adopción de las medidas apropiadas en el plazo acordado será motivo para la aplicación del Artículo 4 (revocación, suspensión o limitación de la autorización) del presente Acuerdo.

3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 16 de la Convención, se acuerda que cualquier aeronave operada por o en nombre de la línea aérea de una de las Partes Contratantes en servicios hacia o desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante puede, mientras se encuentre en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, ser sujeto a inspección (en este artículo denominado "inspección en pista"), sin demoras injustificadas. Esto consistiría en una inspección realizada por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, el objetivo de esta inspección será comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo, de conformidad con las normas efectivas establecidas sobre la base de la Convención.

4. Si una inspección en pista o una serie de inspecciones en pista da lugar a:
- a. grave preocupación de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con la Convención, o
 - b. graves preocupaciones de que no exista un mantenimiento y administración eficaces de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento de conformidad con la Convención,

la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección será libre de considerar, a los efectos del Artículo 33 de la Convención, que los requisitos en virtud de los cuales se ha expedido el certificado o los permisos correspondientes a dicha aeronave o con respecto a la tripulación de dicha aeronave, o que los requisitos en virtud de los cuales se opera dicha aeronave no sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención.



5. En el caso que el representante de una línea aérea niegue el acceso, con el objeto de desarrollar una inspección en pista de una aeronave operada por una línea aérea designada por una Parte Contratante conforme al párrafo (3) anterior, la otra Parte Contratante podrá inferir que existe una grave preocupación de aquellas referidas en el párrafo (4) anterior y llegar a las conclusiones referidas en dicho párrafo.

6. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de la línea aérea de la otra Parte Contratante de inmediato en el caso que la primera Parte Contratante concluya, sea como resultado de una inspección en pista, la denegación de acceso a una inspección en pista o una serie de inspecciones en pista, consulta o de otro tipo, que las medidas inmediatas son esenciales para asegurar la seguridad de una operación de la línea aérea.

7. Toda acción de una Parte Contratante de conformidad con los párrafos (2) o (6) anteriores, será suspendida una vez que dejen de existir las bases para la adopción de esa medida.

8. Para operar el transporte aéreo previsto en este acuerdo, cada Parte Contratante reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidas o validadas por la otra Parte en vigor.

9. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante deberán cumplir con las normas técnicas de la otra Parte relativas a la revalidación y concesión del Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuyos requisitos no serán discriminatorios con respecto a las empresas nacionales u otras empresas internacionales.

10. Toda aeronave operada por o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte, cuando esté en el territorio de ésta, estará sujeta a inspección por representantes autorizados de la otra Parte, siempre y cuando esto no provoque demoras innecesarias en la operación de la aeronave.



ARTÍCULO 8

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, 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 directivo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.
3. Cada línea aérea designada podrá, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de ambas Partes Contratantes, 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. 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 tendrá el derecho de 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 otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remesar a su sede principal de negocios los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez



descontados los gastos. La conversión y remesa se permitirá con prontitud, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.

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 *Blocked Space* y Código Compartido 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.

Para las operaciones bajo las modalidades indicadas en el presente número, las frecuencias utilizadas por las líneas aéreas designadas no operadoras, no se restarán de la capacidad autorizada, salvo que estas operaciones se realicen con empresas de terceros países.

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 Acuerdo.

ARTÍCULO 9 DERECHOS ADUANEROS

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y suministros de la aeronave (incluyendo comida y bebidas) a bordo de tales



aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También estarán exentos de dichos derechos, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios prestados:

- 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 que preste 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. los combustibles y lubricantes (incluyendo los fluidos hidráulicos) destinados a aprovisionar a las aeronaves operadas en servicios internacionales por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando dichos suministros sean utilizados en la parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en la que fueron embarcados;
- d. el material impreso de boletos, cartas de porte, cualquier material impreso que lleve la insignia de una línea aérea designada de una Parte Contratada y material publicitario distribuido habitualmente sin cargo por esa línea aérea designada destinado a ser utilizado en la operación de servicios internacionales hasta el momento en que sean reexportados.

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.



ARTÍCULO 10 CARGOS AL USUARIOS

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

ARTÍCULO 11 COMPETENCIA ENTRE LINEAS AEREAS

1. Cada Parte Contratante concederá a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes una oportunidad justa y equitativa, para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional regulado por el presente Acuerdo.
2. La capacidad de transporte aéreo internacional 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 operadas 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. Ambas Partes Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas dentro de sus jurisdicciones para prevenir 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 las cargas administrativas para el cumplimiento de requisitos y procedimientos aplicables a las líneas aéreas



designadas por la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán de modo no discriminatorio.

ARTÍCULO 12 TARIFAS

1. Cada línea aérea designada fijará sus tarifas para el transporte aéreo. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a. la prevención de tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorios;
 - b. la protección de los consumidores respecto a las tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
 - c. la protección de las líneas aéreas contra los precios artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos gubernamentales directos o indirectos.
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 que las líneas aéreas de la otra Parte Contratante cobrarán desde y hacia su territorio se presentarán a la Autoridad Aeronáutica 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 y notificarán 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.

ARTÍCULO 13 PRESENTACIÓN DEL HORARIO DE VUELO

La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por cada Parte Contratante presentará(n) sus planes de vuelo previstos a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante en cada temporada (verano e invierno) por lo menos treinta (30) días antes de la operación de los servicios convenidos. Vuelos adicionales pueden ser solicitados por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14 TRANSITO DIRECTO

1. Con sujeción a las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen la zona del aeropuerto reservada para tal fin sólo estarán sujetos a un control muy simplificado excepto con respecto a las medidas de seguridad contra la violencia, la piratería aérea y el contrabando de estupefacientes y sustancias sicotrópicas. Dichos equipajes, carga y correo estarán exentos de aranceles y similares derechos, tasas y cargas que no se basen en el costo de los servicios prestados a su llegada.

ARTÍCULO 15 PROHIBICIÓN DE FUMAR

1. Cada Parte Contratante prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos que transporten pasajeros operados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes Contratantes. Esta prohibición se aplicará a todos los sitios dentro de la aeronave y estará en efecto al momento en que una aeronave comience el embarque de los pasajeros hasta el momento en que el desembarque de los pasajeros se encuentre completo.

2. Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere razonables para asegurar el cumplimiento por sus líneas aéreas y por sus



pasajeros y miembros de la tripulación de conformidad con las disposiciones del presente Artículo, incluyendo la imposición de sanciones apropiadas por el incumplimiento.

ARTÍCULO 16 PROTECCIÓN AMBIENTAL

Las Partes Contratantes apoyan la necesidad de proteger el medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes Contratantes acuerdan, en lo que respecta a las operaciones entre sus respectivos territorios, cumplir con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo y la política y directrices existentes de la OACI sobre protección ambiental”.

ARTÍCULO 17 CONSULTAS Y MODIFICACIONES

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Acuerdo. 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 acuerde 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 completados los procedimientos y formalidades legales requeridas por su legislación interna.

ARTÍCULO 18 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.



2. Dicho panel de arbitraje estará compuesto por tres miembros nominados 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 60 días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo mutuo 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 es nombrado de acuerdo al subpárrafo a), el árbitro o árbitros será(n) designado(s), a la solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, por el Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional, dentro de los treinta (30) días de recibirse la solicitud. Si el Presidente del Consejo es nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, la designación se efectuará por el Vicepresidente más antiguo que no sea descalificado por la misma razón.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con el procedimiento, las decisiones y el laudo adoptado por el Tribunal Arbitral. Si las decisiones impuestas de acuerdo con los párrafos 2 y 3 de este artículo no son cumplidos por cualquiera de las Partes Contratantes o por las líneas aéreas designadas por cada una de ellas, la otra Parte Contratante podrá, mientras no sean cumplidos, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado en virtud del presente Acuerdo a la otra Parte Contratante incumplida.

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

ARTÍCULO 19 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 Acuerdo, a través de la vía diplomática. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo 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.

ARTÍCULO 20 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 Acuerdo, éste se modificará conforme a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 21 REGISTO EN LA OACI

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

ARTÍCULO 22 NO DISCRIMINACIÓN

Las Partes Contratantes entienden que el presente Acuerdo 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 Acuerdo, incluido pero no limitado a gravámenes, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, utilización de aeropuertos, asignación de slots o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 23 SISTEMAS COMPUTACIONALES DE RESERVA (CRS)

1. Las Partes Contratantes acuerdan que los CRS tendrán un sistema integrado de presentación en que:



- i. La información relativa a los servicios aéreos internacionales, incluida la creación de conexiones en estos servicios, será editada y presentada basada en criterios no discriminatorios y objetivos que no estén influenciados, directa o indirectamente, por la identidad de la línea aérea o del mercado. Dichos criterios se aplicarán en forma uniforme a todas las líneas aéreas participantes.
 - ii. Las bases de datos de los CRS deben ser lo más completas posibles.
 - iii. Los proveedores de CRS no borrarán la información entregada por las líneas aéreas participantes; dicha información será fiel y transparente; por ejemplo, los vuelos con códigos compartidos o cambio de capacidad operacional y los vuelos con escalas deben quedar claramente identificados e incluir dichas características.
 - iv. Todos los CRS que cuenten los agentes de viaje que distribuyan directamente a los usuarios información sobre servicios de las líneas aéreas al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes no sólo estarán obligados a operar, sino que también tendrán derecho a hacerlo, de conformidad con las normas del CRS que se aplican en el territorio donde se opera el CRS.
 - v. Los agentes de viaje podrán usar cualquiera de los sistemas secundarios disponibles mediante el CRS, siempre y cuando el agente de viajes realice una solicitud específica para dicho sistema.
2. Las Partes Contratantes exigirán que cada proveedor de CRS que opere en su territorio permita a participar en sus CRS a todas las líneas aéreas dispuestas a pagar un precio no discriminatorio. Las Partes Contratantes exigirán que todos los sistemas de distribución que proporcione un proveedor se ofrezcan en forma no discriminatoria a las líneas aéreas participantes. Las Partes Contratantes exigirán que los proveedores de CRS presenten, en forma no discriminatoria, objetiva e independiente de los operadores y mercados, la información sobre servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes en todos los mercados en que deseen vender tales servicios. A petición de parte, los proveedores de CRS deberán divulgar los detalles de sus procedimientos de



actualización y almacenamiento de la base de datos, sus criterios de edición y clasificación de la información, la importancia dada a tales criterios y los criterios usados para la seleccionar los puntos de conexión e inclusión de vuelos en conexión.

3. Los proveedores de CRS que operen en el territorio de una Parte Contratante tendrán derecho a introducir, mantener y poner, con entera libertad, sus equipos CRS a disposición de las agencias o compañías de viaje cuyo giro principal sea la distribución de productos relacionados con viajes en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que el CRS cumpla con tales principios.

4. Ninguna de las Partes Contratantes, en su territorio, impondrá o permitirá que se impongan a los proveedores de CRS de la otra Parte Contratante requisitos relativos al acceso y uso de sistemas de comunicación, selección y uso de equipos y programas de CRS e instalación técnica de equipos de CRS más estrictos que los impuestos a sus propios proveedores de CRS.

5. Ninguna de las Partes Contratantes, en su territorio, impondrá o permitirá que se impongan a los proveedores de CRS de la otra Parte Contratante requisitos relativos a presentación (incluidos parámetros de edición y presentación), operación o venta de CRS más estrictos que los impuestos a sus propios proveedores de CRS.

6. Los CRS en uso en el territorio de una Parte Contratante que cumplan con estos principios y otras normas regulatorias, técnicas y de seguridad no discriminatorias tendrán derecho a acceso efectivo y libre en el territorio de la otra Parte Contratante. Un aspecto de esto es que las líneas aéreas designadas participarán en tal sistema con la misma libertad que en su territorio nacional, como con cualquier sistema ofrecido a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte Contratante. Los propietarios/operadores de CRS de una Parte Contratante tendrán la misma oportunidad de poseer/operar CRS que se ajusten a estos principios dentro del territorio de la otra Parte Contratante que los propietarios/operadores de dicha Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará/asegurará de que sus líneas aéreas y sus proveedores de CRS no discriminen a las agencias de viajes en su territorio nacional debido a su uso o posesión de un CRS operado también en el territorio de la otra Parte Contratante.



ARTÍCULO 24
ENTRADA EN VIGOR

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

En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo que comprende veinticuatro (24) Artículos y han puesto sus sellos.

Hecho en Colombo a los siete (7) días del mes de diciembre del año 2017, en duplicado, en los idiomas español, turco e inglés, todos los textos igualmente auténticos. En caso de discrepancias en la interpretación o aplicación prevalecerá la versión en inglés.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE**

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'H' followed by several loops.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE TURQUÍA**

CONFORME CON SU ORIGINAL



Milenko Skoknic Tapia

**MILENKO SKOKNIC TAPIA
SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES
SUBROGANTE**

SANTIAGO, 27 de febrero de 2018.