REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

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 MANCOMUNIDAD DE LAS BAHAMAS", SUSCRITO EN NAIROBI, EL 12 DE DICIEMBRE DE 2018.

Santiago, 05 de abril de 2021

M E N S A J E N° 044-369/

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

Honorable 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 Mancomunidad de las Bahamas", suscrito en Nairobi, el 12 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, y de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal.

I. PREÁMBULO

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo a fin de estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas.

II. 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, sobre "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); y la 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio pero en este caso para servicios exclusivamente de carga).

Esta disposición agrega que, no se impondrán limitaciones a 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.

Prescribe, además, este Artículo que las líneas aéreas designadas de una Parte tendrán derecho a utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte, de forma no discriminatoria.

A su turno, el Artículo 3, denominado "Designación y Autorización" contempla el derecho de cada Parte a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas por escrito, mediante canales diplomáticos. Asimismo, el Articulo prevé el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

El Artículo 4 trata de la "Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización" y señala que cada Parte se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, en determinados casos y previa consulta. Además, este Artículo no limita los derechos de las Partes para suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de Seguridad Operacional (Artículo 6) o Seguridad de la Aviación (Artículo 7).

Conforme al Artículo 6, denominado "Seguridad Operacional", las Partes se obligan a reconocer como válidos, para efectos de operar los servicios acordados, los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o

convalidadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

De igual modo, las Partes podrán solicitar la celebración de consultas relativas a las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte. Además, se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de operación de la compañía aérea o de suspender un vuelo determinado.

Respecto a la "Seguridad de la Aviación" contenida en el Artículo 7, 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 norma se basa en una cláusula modelo de seguridad de la aviación, elaborada por la OACI. Cabe hacer presente, que los Convenios Internacionales sobre seguridad de la aviación y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves citados en el Artículo son Convenios ratificados por Chile.

El Artículo 8, intitulado "Oportunidades Comerciales" contiene el compromiso de las Partes de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; de realizar sus propios servicios de asistencia en tierra; de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes; de remesar los ingresos locales; y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las líneas aéreas que celebren tales Acuerdos cuenten con los

derechos de tráfico correspondiente y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

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

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

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

Las demás disposiciones del Acuerdo, relativas a: "Aplicación de Leyes" (Artículo 5); "Derechos Aduaneros" (Artículo 9); "Cargos al Usuario" (Artículo 10); "Consultas y Enmiendas" (Artículo 13);

"Solución de Controversias" (Artículo 14); "Terminación" (Artículo 15); "Acuerdo Multilateral" (Artículo 16); "Registro en la OACI" (Artículo 17); "Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)" (Artículo 19); y "Entrada en Vigor" (Artículo 20); representan cláusulas usuales en esta clase de Acuerdos de 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.

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 Mancomunidad de las Bahamas", suscrito en Nairobi, el 12 de diciembre de 2018

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

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

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA MANCOMUNIDAD DE LAS BAHAMAS

El Gobierno de la República de Chile y Gobierno de la Mancomunidad de las Bahamas, en adelante denominados "las Partes";

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de intervención y reglamentación por parte de los gobiernos, y con oportunidades equitativas;

Deseando facilitar la expansión del transporte aéreo internacional;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación respecto de los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de personas o propiedad, afectan negativamente la operación del transporte aéreo, y socavan la confianza pública en la seguridad operacional de la aviación civil; y

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

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO 1
Definiciones

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

1. "Autoridades aeronáuticas" significa en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o la entidad o entidades que la reemplacen; y en el caso de la Mancomunidad de las Bahamas, la Autoridad de la Aviación de las Bahamas, o la entidad o entidades que la reemplacen.

2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, y cualquier enmienda a éste;

3. "Parte" es un Estado que ha aceptado formalmente vincularse por este Acuerdo;

4. "Transporte aéreo" significa cualquier transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración, arrendamiento o de otro modo;

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

   a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94(a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes; y

   b. cualquier Anexo o enmienda al mismo, adoptada en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes;

6. "OACI" designa la Organización de Aviación Civil Internacional;

7. "Línea aérea designada" significa una línea aérea o líneas aéreas designada(s) y autorizada(s) de acuerdo con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

8. "Tarifa" significa cualquier tarifa, tasa o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, y las condiciones bajo las cuales esta tarifa, tasa o cargo se aplica, excluyendo el precio y otras condiciones relacionadas con el transporte de correo;

9. "Servicio aéreo internacional" significa, de conformidad con el Artículo 96 del Convenio, el transporte aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;

10. "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;

11. "Cargos al usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por la provisión de bienes, instalaciones o servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación; y

12. "Códigos compartidos" significa un acuerdo comercial entre líneas aéreas designadas de ambas Partes y/o las líneas aéreas de terceros países bajo el cual operan conjuntamente una ruta específica para el transporte de pasajeros, carga, y correo, una como operadora y comercializadora y la otra como comercializadora.

ARTÍCULO 2
Otorgamiento de Derechos

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

   a. el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;

   b. el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y

c. El derecho de prestar servicios regulares y no regulares, para pasajeros y carga, combinados o exclusivamente para el transporte de carga, entre ambos territorios, y entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer país, y en el caso exclusivamente de carga, tales servicios podrán no incluir algún punto del territorio de la parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto las rutas, frecuencias, y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado, o fletado.

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

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

   a. operar vuelos en una o ambas direcciones;

   b. combinar distintos números de vuelo en la operación de una sola aeronave;

   c. servir puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, y puntos en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y en cualquier orden;

   d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;

   e. transferir tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas, ya sea tráfico de personas, carga, y correo, o exclusivamente tráfico de carga, de una aeronave a otra o varias otras aeronaves que sean distintas a las utilizadas sobre la misma ruta antes de la escala, sea que esta(s) aeronave(s) sea(n) propia(s) u operada(s) bajo alguna modalidad de las indicadas en el Artículo 8; y

   f. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.

ARTÍCULO 3
Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo de conformidad con este Acuerdo, y para retirar o modificar tales designaciones. Tales designaciones serán transmitidas a la otra Parte mediante notificación por escrito por canales diplomáticos.

2. Al recibir dicha designación y las solicitudes de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s), las autoridades aeronáuticas de la otra Parte otorgarán, sujeto a las disposiciones de los párrafos 3

y 4 de este Artículo, los permisos y autorizaciones apropiados con la mínima demora administrativa, de acuerdo con el párrafo 1 de este Artículo.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte pueden exigir a la línea aérea designada por la otra Parte que demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos que normal y razonablemente se aplican a la operación del transporte aéreo.

4. Cada Parte tendrá derecho a rechazar la designación mencionada en el párrafo 1 de este Artículo, o de imponer a una línea aérea designada, las condiciones que se consideren necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Acuerdo, siempre que la línea aérea no esté constituida ni tenga su sede principal de negocios en el territorio de la Parte que designa la línea aérea.

5. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada, podrá comenzar a operar los servicios acordados de acuerdo con las disposiciones relevantes de este Acuerdo y con la mínima demora administrativa.

ARTÍCULO 4
Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización

1. Cada Parte se reservará el derecho de revocar, suspender, o limitar las autorizaciones operacionales otorgadas a una línea aérea designada por la otra Parte, siempre que la línea aérea no esté constituida y/o no tenga su sede principal de negocios en el territorio de la otra Parte, o no haya cumplido con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 (Aplicación de Leyes) de este Acuerdo. El derecho establecido en este Artículo, se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte.

2. Este Artículo no limita los derechos de ninguna de las Partes a suspender, limitar o imponer condiciones sobre el transporte aéreo de conformidad con las disposiciones de los Artículos 6 (Seguridad Operacional) y 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5
Aplicación de leyes

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte que regulan la entrada, permanencia, y salida del país de aeronaves dedicadas al transporte aéreo, y las que regulan los trámites relativos a la migración, aduanas y las medidas sanitarias, se aplicarán también dentro del territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte. Dicha aplicación no será discriminatoria con respecto a terceros países.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte que regulen la provisión de información estadística se cumplirán por las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 6
Seguridad Operacional

1. Para los fines de operar el transporte aéreo indicado en el presente Acuerdo, cada Parte reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte y que se encuentren en vigor.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente las normas y requisitos de seguridad operacional en estas áreas, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud del Convenio, se notificará a la otra Parte sobre el resultado de tales hallazgos y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas.

3. Las líneas aéreas designadas de una Parte cumplirán con los estándares técnicos de la otra Parte con respecto a la convalidación y concesión del Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuyos requisitos no serán discriminatorios en comparación con empresas nacionales u otras empresas internacionales.

4. Toda aeronave operada por, o en nombre de una línea aérea de una Parte que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte, deberá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave.

5. Cuando sea indispensable tomar medidas correctivas para garantizar la seguridad operacional de aeronaves o líneas aéreas, cada Parte se reserva el derecho de revocar o modificar de inmediato la autorización de operación de la línea aérea o de suspender un vuelo determinado.

ARTÍCULO 7
Seguridad de la Aviación

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

2. Cada Parte se prestará, a requerimiento de la otra parte, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad operacional

de la aviación de las aeronaves, de sus pasajeros, su tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y afrontar toda otra amenaza contra la seguridad de la aeronavegación civil.

3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del Derecho Internacional, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991. Siempre que ambas Partes sean partes de dichos convenios, así como de cualquier otro convenio o protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil ratificado por ambas Partes.

4. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, en la medida que tales disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan su sede principal de negocios o domicilio permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte acepta que dichos explotadores de aeronaves pueden ser obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación requeridas por la otra Parte para la entrada, salida, y durante su permanencia en el territorio de la otra Parte. Cada Parte se asegurará que se apliquen medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar pasajeros, tripulación, artículos de mano, carga y suministros de aeronaves antes y durante el proceso de embarque o carga. Cada Parte también considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad de la aviación para enfrentar una amenaza determinada.

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

7. Cuando una de las Partes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación, estipuladas en el presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades

aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación y al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de dicha Parte. En caso de emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTÍCULO 8
Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte, relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar y mantener en el territorio de la otra Parte, personal gerencial, de ventas, técnico, operacional, y otro personal especializado requerido para la provisión de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.

3. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán el derecho de proporcionar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, provisto de conformidad con las leyes y reglamentos respectivos de cada Parte.

4. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes pueden participar directamente en la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona podrá comprar libremente dicho transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles, sujeto a las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte.

5. Cada Parte concederá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de remesar a su sede principal de negocios los ingresos locales generados en el territorio de la primera Parte que excedan los montos desembolsados localmente. La conversión y remesa serán permitidas, sin demora, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones y remesas vigente a la fecha de la conversión y remesa.

6. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como *blocked space* y código compartido, con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes y/o una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, siempre que (a) las líneas aéreas de dichos acuerdos tengan los derechos de tráfico correspondientes; y (b) 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 servicio, cuál es la línea aérea que

efectivamente operará cada tramo del servicio y con cuál línea aérea tendrá una relación comercial.

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

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes podrá también celebrar acuerdos comerciales tales como intercambio de aeronaves, contratos de arrendamiento de aeronaves ("*dry lease*"), subarrendamiento de aeronaves, 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 y/o una línea aérea o líneas aéreas 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 transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, sus equipos regulares, repuestos, combustible, lubricantes, suministros de aeronaves (incluidos alimentos y bebidas) a bordo de dichas aeronaves estarán exentos de todos los derechos de aduana, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta su reexportación.

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

   a. suministros de aeronaves embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de la Parte y para consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a los servicios acordados con la otra Parte; y

   b. repuestos ingresados al territorio de cualquiera de las Partes, para la mantención o reparación de una aeronave operada por la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte en los servicios acordados.

   Podrá exigirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos (a) y (b) anteriores se mantengan bajo supervisión o control de las autoridades aduaneras.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes, pueden descargarse en el territorio de la otra Parte solo

con la autorización de las autoridades aduaneras de dicha Parte. En tal caso, se les puede exigir que permanezcan bajo la supervisión de dichas autoridades hasta su reexportación o hasta su eliminación de conformidad con los reglamentos aduaneros.

ARTÍCULO 10
Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que puedan imponer las autoridades u organismos competentes de cada Parte a las líneas aéreas designadas de la otra Parte serán justos, razonables y no injustamente discriminatorios.

2. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre los organismos competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y promoverán el intercambio por parte de los organismos competentes y las líneas aéreas, de información que pueda ser necesaria para permitir una revisión precisa de la razonabilidad de los cargos.

ARTÍCULO 11
Competencia entre líneas aéreas

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

2. La capacidad del transporte aéreo internacional ofrecido por las líneas aéreas designadas se determinará libremente por cada una de ellas.

3. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio y siempre sobre bases no discriminatorias.

4. Cada Parte tomará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para impedir todas las formas de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten la competitividad de las líneas aéreas de la otra Parte.

5. Cada Parte minimizará la carga administrativa de los requisitos y procedimientos de presentación de las líneas aéreas designadas de la otra Parte y se asegurará de que tales cargas y procedimientos se apliquen sobre bases no discriminatorias.

ARTÍCULO 12
Tarifas

1. Cada línea aérea designada establecerá sus tarifas por el transporte aéreo. La intervención de las Partes se limitará a:

    a. impedir prácticas o tarifas injustificadamente discriminatorias;

    b. proteger a los consumidores frente a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen en el abuso de una posición dominante; y

    c. proteger a las líneas aéreas frente a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes podrá actuar unilateralmente a fin de impedir la introducción de cualquier tarifa que se proponga cobrar o que cobre una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, salvo lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 de este Artículo.

3. Las tarifas que se cobrarán a o desde su territorio por las líneas aéreas de cualquiera de las Partes, se presentarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte o a las entidades correspondientes para su notificación o registro.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes cree que una tarifa propuesta o vigente es inconsistente con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1 del presente Artículo, notificará a la otra Parte los motivos de su disconformidad lo antes posible. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte harán sus mejores esfuerzos para resolver el problema. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas. Estas consultas se celebrarán a más tardar 30 días después de la recepción de la solicitud, y las Partes cooperarán para obtener la información necesaria para la resolución motivada del problema. Si las Partes llegan a un acuerdo con respecto a una tarifa por la que se ha dado una notificación de disconformidad, cada Parte hará sus mejores esfuerzos para ponerlo en práctica. Sin dicho acuerdo mutuo, la tarifa continuará vigente.

ARTÍCULO 13
Consultas y Enmiendas

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

2. Cualquier enmienda a este Acuerdo entrará en vigencia tras el intercambio de notas, a través de canales diplomáticos, mediante el cual las dos Partes se informarán mutuamente que han cumplido con las formalidades requeridas por su legislación nacional.

ARTÍCULO 14
Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las Partes, en primer lugar, se esforzarán por resolver su disputa mediante negociaciones

2. Si las autoridades aeronáuticas de las Partes no logran llegar a un acuerdo mediante negociación dentro de los sesenta (60) días, la controversia se remitirá a las negociaciones a través de canales diplomáticos. Las Partes deberán procurar alcanzar un acuerdo dentro de los ciento veinte (120) días.

3. Si las Partes no aceptan una resolución dentro de los (120) ciento veinte días, pueden acordar resolver el asunto por otro método o según lo prescrito por la OACI.

ARTÍCULO 15
Terminación

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

2. En ausencia de acuse de recibo de la notificación de terminación, dicha notificación se considerará recibida catorce 14 días después de la fecha de acuse de recibo de la notificación por parte de la OACI.

ARTICULO 16
Acuerdo Multilateral

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

ARTICULO 17
Registro en la OACI

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

ARTICULO 18
No Discriminación

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

ARTÍCULO 19
Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)

1. Las Partes acuerdan que los CRS tendrán sistemas primarios integrados para las cuales:

   a. La información relativa a los servicios aéreos internacionales, incluida la construcción de conexiones en estos servicios, se editará y mostrará en función de criterios objetivos y no discriminatorios que no se vean influidos, directa o indirectamente, por la identidad de la línea aérea o del mercado. Tales criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes;

   b. Las bases de datos de CRS serán lo más completas posible;

   c. Los proveedores de CRS no eliminarán la información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será precisa y transparente; por ejemplo, los vuelos de código compartido y de cambio de capacidad operacional y los vuelos con escalas deben identificarse claramente con tales características;

   d. Todos los CRS que están disponibles para las agencias de viajes que distribuyen directamente información sobre los servicios de la línea aérea al público que viaja en el territorio de cualquiera de las Partes, no solo estarán obligados, sino que también tendrán derecho a, operar de conformidad con las normas de CRS que se aplican en el territorio donde el CRS está siendo operado;

e. los agentes de viajes podrán usar cualquiera de los sistemas secundarios disponibles a través del CRS, siempre que la agencia de viajes realice una solicitud específica para ese sistema.

2. La Parte requerirá que cada proveedor de CRS que opera en su territorio permita que todas las líneas aéreas que estén dispuestas a pagar una tarifa no discriminatoria participen en su CRS. Las Partes requerirán que todos los sistemas de distribución que un proveedor del sistema proporcione se ofrezcan de manera no discriminatoria a las aerolíneas participantes. Las Partes requerirán que los proveedores de CRS muestren, de manera no discriminatoria, objetiva, neutral con respecto al operador y neutral con respecto al mercado, información sobre los servicios aéreos internacionales de las aerolíneas participantes en todos los mercados en los que desean vender dichos servicios. Cuando se le solicite, un proveedor de CRS revelará los detalles de su actualización de la base de datos y los procedimientos de almacenamiento, sus criterios para editar y clasificar la información, la importancia otorgada a dichos criterios y los criterios utilizados para la selección de puntos de conexión y la inclusión de vuelos de conexión.

3. Los proveedores de CRS que operan en el territorio de una Parte tendrán derecho a ingresar, mantener y poner a disposición de manera gratuita sus CRS a agencias de viajes o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con viajes en el territorio de la otra Parte, siempre que los CRS cumplan con estos principios.

4. Ninguna Parte, en su territorio, impondrá o permitirá que se imponga a los proveedores de CRS de la otra Parte requisitos más estrictos, con respecto al acceso y uso de las instalaciones de comunicación, la selección y el uso del hardware y software técnico de CRS, y la instalación de equipos de CRS que las impuestas a sus propios proveedores de CRS.

5. Ninguna Parte, en su territorio, impondrá o permitirá que se imponga a los proveedores de CRS de la otra Parte requisitos más restrictivos, con respecto a los sistemas de CRS (incluidos los parámetros de edición y visualización), operación o venta que los impuestos en sus propios proveedores de CRS.

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

ARTÍCULO 20
Entrada en Vigor

Este Acuerdo entrará en vigor 60 días después de la fecha de la última nota en que una de las Partes comunique a la otra, por la vía diplomática, el término de los trámites jurídicos internos correspondientes.

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 12 de diciembre de 2018, en dos ejemplares originales en idioma español e inglés, siendo igualmente auténticos cada uno de los textos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

DAVID DUEÑAS SANTANDER
Secretario General (S) de la Junta Aeronáutica Civil

POR EL GOBIERNO DE LA MANCOMUNIDAD DE LAS BAHAMAS

HON. DIONISIO D'AGUILAR, M.P.
Ministro
Ministerio de Turismo y Aviación

CONFORME CON SU ORIGINAL

ÁLVARO ARÉVALO CUNICH
DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS
SUBROGANTE

SANTIAGO, 20 de diciembre de 2019.