

**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 DEL ESTADO DE ISRAEL", SUSCRITO EN JERUSALÉN, EL 26 DE JUNIO DE 2019".**

---

Santiago, 05 de abril de 2021.

**M E N S A J E N° 045-369/**

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 del Estado de Israel", suscrito en Jerusalén, el 26 de junio de 2019".

**I. ANTECEDENTES**

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

Al entrar en vigor, el presente Acuerdo dará por terminado y reemplazará al Acuerdo entre el Gobierno del Estado de

Israel y el Gobierno de la República de Chile, firmado el 11 de marzo de 1982.

## **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, de 20 Artículos, donde se despliegan las normas que conforman su cuerpo principal y un Anexo, referido al Cuadro de Rutas.

## **III. PREÁMBULO**

En el Preámbulo las Partes manifiestan que la celebración de este Acuerdo facilitará la expansión del transporte aéreo internacional, con el objeto de 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, estimulando a las líneas aéreas individuales a establecer e implementar tarifas innovadoras y competitivas.

## **IV. PRINCIPALES DISPOSICIONES**

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

Seguidamente, el Artículo 2, denominado "Otorgamiento de Derechos", contempla los derechos de tráfico de 1ra libertad (sobrevuelo; 2da libertad (escala técnica), y aquellos contemplados en el Anexo de Rutas, que permiten ejercer derechos de 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); y la 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio).

A su turno, el Artículo 3, que trata la "Designación y Autorización", contempla el derecho de cada Parte para designar tantas líneas aéreas como desee para realizar el transporte aéreo internacional y para retirar o modificar tales designaciones, las cuales serán transmitidas mediante notificación por escrito por canales diplomáticos. También estatuye el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

El Artículo 4, referido a la "Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización", 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).

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

convalidadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

Del mismo modo, las Partes se comprometen a cumplir con las normas de seguridad de vuelo dictadas por la otra Parte, donde pueden solicitar la celebración de consultas relativas a las normas de seguridad operacional mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas, se reservan el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o de suspender un vuelo en particular.

Conforme al Artículo 7, rotulado "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 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.

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 en tierra o de seleccionar entre los agentes autorizados, de vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes y de celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad, código compartido, intercambio de aeronaves, arrendamiento de aeronaves y otros, con líneas aéreas de las Partes o de un tercer país, siempre que las

líneas aéreas que celebren tales acuerdos cuenten con los derechos de tráfico y de rutas correspondientes.

A continuación, el Artículo 11 trata de la "Competencia entre Líneas Aéreas", y prevé el principio de justa y equitativa 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, las que se obligan a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio de Chicago y siempre sobre bases no discriminatoria.

El Artículo 12, concernientes a las "Tarifas", consagra la libertad tarifaria, que significa que las líneas aéreas pueden cobrar las tarifas que deseen de acuerdo a sus consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes en esta materia se limitará a evitar precios o prácticas discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o ayuda gubernamental directa o indirecta. Una tarifa continuará vigente salvo que, previas consultas, ambas Partes la objeten y lleguen a un acuerdo. Se notificará o registrará ante cada una de las Partes los precios que se cobren desde o hacia su territorio.

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

en 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.

Finalmente, el Acuerdo contiene un Anexo alusivo al "Cuadro de Rutas", el cual determina las rutas que podrán ser operadas por las líneas aéreas designadas por cada Parte. Con todo, los puntos para el ejercicio del derecho de la 5ta libertad quedarán sujetos a un Acuerdo separado entre las autoridades aeronáuticas de las Partes.

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 del Estado de Israel", suscrito en Jerusalén, el 26 de junio de 2019".

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**  
**Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE ISRAEL**

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

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con mínima intervención reguladora 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 usuarios y embarcadores una variedad de opciones de servicios a las tarifas más bajas, que no sean discriminatorias ni que representen un abuso de una posición dominante, y deseando estimular a las líneas aéreas a establecer e implementar 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 seria preocupación respecto de los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de personas o propiedad, afectando adversamente la operación del transporte aéreo, y socavando 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 del Estado de Israel, el Ministerio de Transporte, y Seguridad Vial por la Autoridad de Aviación Civil, o en ambos casos cualquier otro organismo o persona que tenga la autoridad para ejecutar las funciones ejercidas por dichas autoridades;
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 la remuneración 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 situado sobre el territorio de más de un Estado;

10. "Territorio" con relación a un Estado, 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 provisión de servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

- a. el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- c. el derecho de hacer escalas en el (los) punto(s) de la(s) ruta(s) especificada(s) en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, sea por separado o en combinación; y



- d. los demás derechos especificados en este Acuerdo.
2. Cada línea aérea designada de una Parte, podrá, en cualquiera o en todos los vuelos y a su opción:
    - a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
    - b. combinar distintos números de vuelo en una sola operación de 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, o a cualquier otra aeronave que opere bajo cualquiera de las modalidades especificadas 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 publicitar dichos servicios al público como servicios directos.
  3. Nada en este Artículo se entenderá que confiere a la línea aérea o líneas aéreas de una Parte derechos para embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correo transportados a cambio de remuneración y destinados a otro punto en el territorio de esa otra Parte.
  4. 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.



### **ARTÍCULO 3** **Designación y Autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo internacional 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, 4, 5 y 6 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. Las autoridades aeronáuticas de una Parte podrán exigir que la Parte que designa la línea aérea tenga y mantenga el control regulatorio efectivo de la línea aérea.
5. La Parte que designa a la línea aérea cumple con las disposiciones establecidas en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).
6. 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 incorporada ni tenga su sede principal de negocios en el territorio de la Parte que designa la línea aérea.



7. 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 ha cumplido con las leyes y regulaciones mencionadas en el Artículo 5 (Aplicación de Leyes) de este Acuerdo. El derecho establecido en este Artículo, se ejercerá solo 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 una Parte que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves que presten servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea de la otra Parte.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte, relativas a la entrada, permanencia y salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluido el correo, como las relativas a inmigración, aduanas, divisas, salud, y cuarentena, se aplicarán a pasajeros, tripulación, carga y correo transportado por la aeronave de la línea aérea de la otra Parte mientras se encuentren dentro de dicho territorio.

3. Ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea que realice similar transporte aéreo internacional por la



línea aérea designada de la otra Parte en la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduanas, cuarentena y similares.

4. 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 compañías nacionales u otras compañías 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, podrá, 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 esencial 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 en particular.

**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 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 las aeronaves, de sus pasajeros, su tripulación, 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. Siempre que ambas Partes sean partes de dichos convenios, así como en 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 OACI y que se denominan Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, en la medida en 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 asegurará que se apliquen efectivamente medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave 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 y para este fin las Autoridades Aeronáuticas de las Partes tendrán derecho a acordar la implementación de las disposiciones de seguridad de la aviación.

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 retener, 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 servicios aéreos internacional.



2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán, de conformidad con las leyes y regulaciones de la otra Parte, 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.
3. Cada línea aérea designada tendrá el derecho de proporcionar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte (en adelante servicios de auto asistencia) o, a su discreción, seleccionar entre agentes que compiten por dichos servicios. Estos servicios estarán sujetos únicamente a restricciones físicas resultantes de consideraciones de seguridad operacional aeroportuaria. Cuando dichas consideraciones imposibiliten los servicios de auto asistencia, los servicios de asistencia en tierra deberán encontrarse disponibles en igualdad de condiciones para todas las líneas aéreas; los cargos deberán basarse en los costos del servicio prestado; y dichos servicios deberán ser comparables en tipo y calidad a los que se prestarían si la auto asistencia fuera posible.
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 servicio, y cualquier persona podrá comprar libremente dicho servicio en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles, sujeto a las disposiciones vigentes sobre el tipo de cambio 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 vigentes 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) la línea aérea explotadora en dicho acuerdo tenga los derechos de tráfico correspondientes; (b) la línea aérea comercializadora en



dichos acuerdos tenga los derechos de ruta correspondientes; y (c) los billetes de la línea aérea y cualquier otro documento relacionado con las condiciones del transporte aéreo y/o los portes aéreos indiquen claramente al comprador o usuario del servicio, la línea aérea que operará realmente en cada segmento del servicio y la línea aérea con la que entrará en una relación comercial-contractual.

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. Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, sus equipos habituales, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos de consumo, repuestos (incluidos motores), suministros de aeronaves (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta o uso por parte de pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros artículos destinados o utilizados únicamente en relación con la operación o servicio de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, estarán exentas, sobre la base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos a la propiedad y cargas sobre el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y tasas y cargas similares que (a) impongan las autoridades nacionales,



y (b) no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También habrá exención, sobre la base de reciprocidad, de impuestos, derechos, tasas y cargos a que se hace referencia en párrafo 1 del presente Artículo, con la excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

- a. suministros de aeronaves introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para su uso en una aeronave saliente de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, incluso cuando estos suministros se utilicen en un segmento del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que son llevados a bordo;
- b. equipo de tierra y repuestos (incluyendo los motores) ingresados al territorio de cualquiera de las Partes, para la mantención, o reparación de una aeronave de una línea aérea dedicada a un servicio aéreo internacional;
- c. combustible, lubricantes y suministros técnicos de consumo introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para su uso en una aeronave de una línea aérea de la otra Parte que participe en el transporte aéreo internacional, incluso cuando estos suministros se utilizarán en un segmento del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que son llevados a bordo; y
- d. Los materiales promocionales y publicitarios introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para su uso en aeronaves salientes de una línea aérea de la otra Parte que participe en el transporte aéreo internacional, incluso cuando estos materiales se utilizarán en un segmento del viaje realizada sobre el territorio de la Parte en la que son llevados a bordo.

3. Podrá exigirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo se mantengan bajo supervisión o control de las autoridades apropiadas.



4. Las exenciones previstas en este Artículo también estarán disponibles cuando las líneas aéreas de una Parte hayan contratado a otra línea aérea, la cual gozará de forma similar de tales exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

#### **ARTÍCULO 10** **Cargos al usuario**

1. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se impongan a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, cargos al usuario superiores a aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas, que explotan servicios internacionales similares.
2. 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.
3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre los organismos competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan 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 Parte permitirá que las tarifas de transporte aéreo sean fijados por cada línea aérea designada. 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 hacia 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 al presente Acuerdo, excluyendo las enmiendas a su Anexo, entrará en vigor de conformidad con el Artículo 20 de este Acuerdo.
3. Cualquier enmienda al Anexo del presente Acuerdo, se acordará por escrito entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.

#### **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 entre las autoridades aeronáuticas de los Estados de ambas Partes.
2. Si dichas Autoridades Aeronáuticas no llegan a una solución mediante negociación, la disputa se resolverá a través de canales diplomáticos.



3. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo de conformidad con los párrafos (1) y (2) precedentes, cualquiera de las Partes podrá remitir el conflicto a un tribunal arbitral de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte y el tercer árbitro que deberá actuar como el Presidente del tribunal, a ser acordado por las dos Partes, a condición de que dicho árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes y sea nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes en el momento del nombramiento .

Cada Parte deberá nominar a su árbitro dentro de los sesenta (60) días después de recibida la solicitud de arbitraje mediante canales diplomáticos. El presidente será designado dentro de un período adicional de sesenta (60) días a partir del nombramiento de los dos árbitros por las Partes.

Si cualquiera de las Partes no logra designar su árbitro dentro del plazo especificado, o en el caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo sobre el presidente, dentro del período mencionado, cada Parte podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que designe al Presidente o al árbitro que represente a la Parte incumplidora, según sea el caso.

4. En caso de ausencia o incompetencia por parte del Presidente de la OACI, el Vicepresidente más antiguo del Consejo de la OACI, que no sea nacional de ninguna de las Partes, y que sea un nacional de un Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes al momento del nombramiento, según sea el caso, reemplazará al Presidente de la OACI en sus obligaciones con respecto al procedimiento de arbitraje, tal como se menciona en el párrafo (3) de este Artículo.

5. El tribunal arbitral determinará sus procedimientos y el lugar del arbitraje sujeto a las disposiciones acordadas entre las Partes.

6. Las decisiones del tribunal arbitral se tomarán por mayoría de los árbitros y serán fundadas. Las decisiones del tribunal arbitral serán definitivas y obligatorias para las Partes en la disputa.

7. Si cualquiera de las Partes o la línea aérea designada de cualquiera de las Partes no cumple con la decisión dada conforme al párrafo (6) de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que se haya otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte incumplidora.



8. Cada Parte se hará cargo de los gastos de su propio árbitro. Los gastos del presidente, incluyendo sus honorarios y cualquier gasto incurrido por la OACI en relación con el nombramiento del presidente y/o del árbitro de la Parte en incumplimiento a que se refiere el párrafo (3) de este Artículo, serán asumidos en montos iguales por las Partes.

9. Previo a someterse al arbitraje y posteriormente hasta que el tribunal arbitral publique su laudo, las Partes seguirán cumpliendo, salvo en caso de terminación, todas sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo, sin perjuicio de los ajustes finales de conformidad con el referido laudo.

#### **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 dar por terminado 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)**

Las Partes aplicarán sus leyes y reglamentos, incluidas las normas de competencia, a las operaciones de los sistemas computacionales de reserva de manera justa y no discriminatoria. Los sistemas computacionales de reserva, los transportistas aéreos y las agencias de viajes de una Parte gozarán de un trato equivalente al otorgado a los sistemas computacionales de reserva, los transportistas aéreos y las agencias de viaje que operan 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.



Al entrar en vigor, el presente Acuerdo dará por terminado y reemplazará al Acuerdo entre el Gobierno del Estado de Israel y el Gobierno de la República de Chile, firmado el 11 de marzo de 1982.

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

Hecho en Jerusalém el día 23 de (mes) JAMMUSIYAM, 5777 (el cual corresponde al día 26 el mes de JUNIO del año 2013 (2013) en el calendario gregoriano) en 2 ejemplares originales en las lenguas hebreo, español e inglés, siendo igualmente auténticos cada uno de los textos.

En caso de diferencia de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

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

**POR EL GOBIERNO DEL ESTADO  
DE ISRAEL**



Anexo  
Cuadro de Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas de conformidad con el Acuerdo, estarán facultadas para realizar transporte aéreo entre puntos de las siguientes rutas:

A. Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por el Estado de Israel:

Desde puntos anteriores a Israel, vía Israel, y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Chile y más allá.

B. Rutas a ser operadas por la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por la República de Chile:

Desde puntos anteriores a Chile, vía Chile, y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en Israel y más allá.

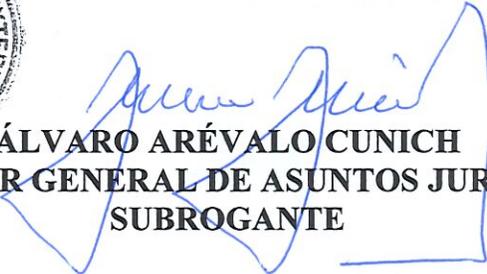
*Notas:*

Los puntos intermedios y más allá pueden ser omitidos en cualquier segmento.

El derecho de una línea aérea designada por una Parte para operar vuelos para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo entre los puntos en el territorio de la otra Parte y puntos en el territorio de terceros países (derecho de tráfico de 5ª libertad) deberá sujetarse a un acuerdo separado entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes.

CONFORME CON SU ORIGINAL



  
**ÁLVARO ARÉVALO CUNICH**  
**DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS**  
**SUBROGANTE**

SANTIAGO, 20 de diciembre de 2019.