

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE ISLANDIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE", SUSCRITO EN OSLO, NORUEGA, EL 24 DE MARZO DE 2022.

Santiago, 27 de noviembre de 2023

M E N S A J E N° 235-371/

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

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

En virtud de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de Islandia y el Gobierno de la República de Chile", suscrito en Oslo, Noruega, el 24 de marzo de 2022.

I. ANTECEDENTES

Con la finalidad de promover las relaciones mutuas entre nuestro país y el Gobierno de Islandia, la aviación civil constituye un espacio fundamental para reforzar sus lazos, facilitando la ampliación de oportunidades para los servicios aéreos internacionales.

El Acuerdo sobre Servicios Aéreos con el Gobierno de Islandia (en adelante "el Acuerdo") corresponde al tipo de acuerdo bilateral de transporte aéreo denominado de cielos abiertos, y su celebración obedece a la política aerocomercial impulsada por Chile desde hace varias décadas, con el fin de conseguir la mayor apertura de derechos de



tráfico con los demás países, y así lograr los objetivos que informan dicha política, correspondiente al libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materias comerciales.

Además, el Acuerdo busca garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación de los servicios aéreos internacionales.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO

1. Estructura del Acuerdo

El Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósito que tuvieron a la vista para su celebración, diecinueve artículos que conforman su cuerpo principal y dos anexos.

2. Principales disposiciones

En primer término, en el Preámbulo, las Partes manifiestan que desean promover la competencia en el sistema de transporte aéreo internacional, ampliando las oportunidades para las líneas aéreas. Todo esto, asegurando además el más alto grado de seguridad operacional y de la aviación en el transporte aéreo internacional.

A continuación, en su artículo 1 se definen doce conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: "autoridades aeronáuticas", "acuerdo", "convenio", "línea aérea designada", "costo total", "servicio aéreo internacional", "precio", "escala para fines no comerciales", "servicio aéreo", "línea aérea", "territorio" y "cargos al usuario".



Seguidamente, el artículo 2 reconoce un conjunto de derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales que cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte. Estos derechos corresponden a sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar (sobrevuelo), a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales (escala técnica), y los demás derechos señalados en el Acuerdo.

En el artículo 3 se establecen las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas para operar en el marco del Acuerdo. Por un lado, cada Parte tendrá derecho a designar las líneas aéreas para operar servicios de transporte aéreo en virtud del Acuerdo, y a retirar o cambiar tales designaciones. Por otro lado, establece el deber de otorgar las autorizaciones y permisos apropiados por la otra Parte, con un mínimo de demora administrativa, a partir de un sistema diferenciado de designación de líneas aéreas para Islandia y la República de Chile.

Luego, en el artículo 4 se contempla la facultad de cada Estado Parte para revocar, suspender o limitar la autorización de operación concedida a las líneas aéreas por incumplir los requisitos establecidos en la misma disposición. Para el ejercicio de dicha facultad, se establece el deber de consultar con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a menos que el derecho reconocido a cada Parte sea esencial para prevenir nuevas infracciones normativas.

En el artículo 5 se consigna que las líneas aéreas deberán dar cumplimiento a las leyes y reglamentos de la otra Parte al momento de prestar sus servicios aéreos en el territorio de la otra Parte. Entre otras reglas particulares, el precitado artículo señala en la aplicación de los reglamentos



ninguna de las Partes dará preferencia a sus propias líneas por sobre aquella designada por la otra Parte en relación con los servicios de transporte aéreo similares.

En otro orden de consideraciones, el artículo 6 consigna el deber de las Partes de reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes. Lo anterior, con la excepción de que los mencionados documentos refieran a sus propios connacionales.

Como uno de los propósitos principales del Acuerdo, los artículos 7 y 8 abordan la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, respectivamente.

Respecto del artículo 7, el Acuerdo reconoce la facultad de cada Parte para solicitar la celebración de consultas sobre normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte en las materias objeto del Acuerdo, junto a mecanismos para facilitar, entre otras, la inspección y adopción de medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las líneas aéreas.

El artículo 8, basándose en la cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establece la obligación mutua de las Partes de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita ("security") y a prestarse toda la ayuda mutua necesaria para cumplir con dicho deber.

Los siguientes artículos señalan los principios y reglas necesarias para la promoción de la competencia en el servicio aéreo internacional. Así, en el artículo 9 se



establecen una serie de derechos para las líneas aéreas que permitan la prestación de sus servicios. Entre tales derechos reconocidos en el Acuerdo se contempla abrir oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo, la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte en forma directa o por intermedio de agentes, entre otros.

A continuación, en el artículo 12 se consagra el principio de competencia en la prestación de los servicios aéreos internacionales regidos por el presente Acuerdo. Asimismo, la precitada disposición incorpora expresiones de este principio, limitando la posibilidad de que las Partes impongan exigencias adicionales a las líneas aéreas de la otra Parte en relación con la prestación de los servicios aéreos.

Seguidamente, para la determinación de los precios el artículo 13 del Acuerdo establece la libertad tarifaria, señalando que las líneas aéreas podrán determinar los precios sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes podrán intervenir para evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por apoyo o subsidio gubernamental.

En otro orden de consideraciones, el artículo 15 establece las reglas sobre consultas y solución de controversias. Así, de surgir una controversia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del Acuerdo se contempla como primera vía de solución la consulta entre ambas Partes. En el caso de que la controversia no pueda ser resuelta de esta manera, las Partes podrán acordar someter la



controversia a un tribunal arbitral, estableciendo las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose las Partes a acatar el procedimiento decisiones y laudo dictado.

3. Demás disposiciones del Acuerdo

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a derechos y cargos aduaneros (artículo 10), cargos al usuario (artículo 11), servicios intermodales (artículo 14), enmiendas (artículo 16), terminación (artículo 17), registro en la OACI (Artículo 18) y entrada en vigor (Artículo 19), corresponden a cláusulas usuales en esta clase de convenios aéreos, y se refieren a la aplicación de la normativa internacional amprada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

Asimismo, el Acuerdo contiene dos anexos. El anexo I se refiere a "Servicios Aéreos Internacionales", incluyendo secciones sobre rutas, flexibilidad operacional y ruptura de carga. El anexo II está dedicado a "Operaciones Chárter".

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

PROYECTO DE ACUERDO:

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de Islandia y el Gobierno de la República de Chile", suscrito en Oslo, Noruega, el 24 de marzo de 2022."



Dios guarde a V.E.,

GABRIEL BORIC FONT
Presidente de la República

ALBERT VAN KLAVEREN STORK
Ministro de Relaciones Exteriores

JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones



Informe Financiero

Proyecto de acuerdo que aprueba el “acuerdo sobre servicios aéreos entre el gobierno de Islandia y el gobierno de la República de Chile”, suscrito en Oslo, Noruega, el 24 de marzo de 2022

Mensaje N° 235-371

I. Antecedentes

El 24 de marzo de 2022 ambas partes involucradas pactaron bilateralmente un acuerdo de servicios aéreos, el cual establece los siguientes derechos para las líneas aéreas designadas por los países:

- Derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar.
- Derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales.

También se pactan responsabilidades y procedimientos frente a hechos específicos, además de consensos en materias legales, de seguridad y comerciales.

En materia económica, se establece la exención de derechos de aduana, tasas de inspección y otros impuestos aplicados a insumos aéreos. Relativo a los precios, lo definirán las aerolíneas en base a las características del mercado, limitando el actuar del Estado a impedir precios o prácticas no justificadas a fin de cuidar al consumidor y procurar precios justos entre aerolíneas.

II. Efecto del proyecto de acuerdo sobre el Presupuesto Fiscal

En consideración a que la exención de impuestos descrita anteriormente se encuentra pactada en el artículo 24 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el cual ambas partes se encuentran adscritas, la adhesión de Chile a este nuevo pacto **no tendrá incidencia sobre el presupuesto fiscal.**

III. Fuentes de información

- Acuerdo Sobre Servicios Aéreos entre el gobierno de la República de Chile y el gobierno de Islandia.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Informe Técnico-Financiero: Islandia.



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 246GG

I.F. N°246/13.11.2023



JAVIERA MARTÍNEZ FARIÑA
Directora de Presupuestos



Visado Subdirección de Presupuestos:

Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:



ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE
EL GOBIERNO DE ISLANDIA
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

El Gobierno de Islandia y el Gobierno de la República de Chile (en adelante denominados las "Partes");

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

Deseando promover sus relaciones mutuas en el ámbito de la aviación civil y celebrar un acuerdo con el objetivo de establecer servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios;

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre las líneas aéreas que operan en el mercado, con un mínimo de intervención y reglamentación gubernamental;

Deseando facilitar la ampliación de oportunidades para los servicios aéreos internacionales;

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad operacional y de la aviación en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su profunda preocupación respecto a los actos y amenazas a la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o la propiedad, afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Han convenido lo siguiente:



Artículo 1

Definiciones

Para efectos del presente Acuerdo, a menos que se señale otra cosa, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de Islandia, el Ministerio de Comunicaciones o cualquier persona u organismo autorizada/o para realizar las funciones ejercidas por dicha autoridad, y en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su sucesora;
2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos, y cualesquiera enmiendas al mismo;
3. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, el que incluye cualquier enmienda al mismo que haya entrado en vigor conforme al Artículo 94 (a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y cualquier Anexo o enmienda al mismo que haya sido adoptada en virtud del Artículo 90 del Convenio, en la medida en que dichos Anexos o enmienda sean efectivos en cualquier momento para ambas Partes;
4. "Línea aérea designada" significa la línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
5. "Costo total" significa el costo de prestar los servicios más un cargo razonable por concepto de gastos generales de administración;
6. "Servicio aéreo internacional" significa un servicio aéreo que pase a través del espacio aéreo por sobre el territorio de más de un Estado;
7. "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o cobro por el transporte de pasajeros (y su equipaje) y/o de carga (excluido el correo) en el servicio aéreo cobrado por las líneas aéreas, incluidos sus agentes, así como las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, tasa o cobro;
8. "Escala para fines no comerciales", "línea aérea", "servicio aéreo" y "territorio" tienen el significado especificado en los Artículos 2 y 96 del Convenio;
y
9. "Cargos al usuario" significa uno o más cargos impuestos a las líneas aéreas por la prestación de servicios o instalaciones aeroportuarios, de navegación aérea, o de seguridad de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones conexas.



Artículo 2

Otorgamiento de Derechos

Cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales:

- a) el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c) los otros derechos que se especifiquen en el presente Acuerdo.

Artículo 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a las líneas aéreas que desee para efectos de operar los servicios de transporte aéreo acordados conforme a presente Acuerdo, y a retirar o modificar tales designaciones. Estas designaciones se transmitirán por escrito entre ambas autoridades aeronáuticas mediante la vía diplomática, a la otra Parte, y especificarán el tipo de transporte aéreo que la línea aérea está autorizada a operar de conformidad con las disposiciones del Artículo 2.

2. Al recibir tal designación y las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados, con un mínimo de demora administrativa, conforme al párrafo 1 de este Artículo, siempre que:

- a) en el caso de una línea aérea designada por Islandia:
 - i) esté establecida en el territorio de Islandia en virtud del Acuerdo del Espacio Económico Europeo, y cuente con una licencia de operación válida de conformidad con la legislación nacional islandesa adoptada de conformidad con el Acuerdo del Espacio Económico Europeo; y
 - ii) el control regulatorio efectivo sobre la línea aérea es ejercido y mantenido por un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
 - iii) es de propiedad y continuará siendo de propiedad directa o mayoritaria de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo y/o nacionales del Espacio Económico Europeo, y deberá en todo momento ser efectivamente controlada por dichos estados y/o dichos nacionales.
- b) en el caso de una línea aérea designada por la República de Chile:
 - i) esté establecida en el territorio de la República de Chile y cuente con



una licencia conforme a la ley aplicable de la República de Chile; y
ii) la República de Chile tiene y mantiene el control regulatorio efectivo sobre la línea aérea; y
iii) la línea aérea esté constituida y tenga su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile.

- c) la línea aérea designada se encuentre habilitada para cumplir con las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos que normalmente se apliquen – de acuerdo a las disposiciones de la Convención – a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que recibe la designación.

3. Al recibir la autorización de operación del párrafo (2), una línea aérea designada podrá comenzar a operar en cualquier momento los servicios acordados para los cuales fue designada, siempre que la línea aérea cumpla con todas las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

Artículo 4

Revocación, Suspensión o Limitación de la Autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

- a) en el caso de una línea aérea designada por Islandia:

- i) no esté establecida, en el territorio de Islandia en virtud del Acuerdo del Espacio Económico Europeo, o no tenga una licencia de operación válida de conformidad con la legislación nacional islandesa adoptada de conformidad con el Acuerdo del Espacio Económico Europeo; o
- ii) el control regulatorio efectivo sobre la línea aérea no es ejercido o no es mantenido por un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
- iii) no sea de propiedad directa o mayoritaria y efectivamente controlada por un Estado miembro del Espacio Económico Europeo y/o nacionales del Espacio Económico Europeo; o
- iv) la República de Chile considere que, al ejercer los derechos de tráfico existentes conforme al presente Acuerdo, la línea aérea estaría eludiendo las restricciones a los derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre la República de Chile y otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo; o
- v) la línea aérea posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo, y no exista un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la República de Chile y ese Estado, y los derechos de tráfico a ese Estado hayan sido negados a una línea aérea



designada por la República de Chile.

- b) en el caso de una línea aérea designada por la República de Chile:
 - i) no esté establecida en el territorio de la República de Chile o no tenga una licencia conforme a las leyes aplicables de la República de Chile; o
 - ii) el control regulatorio efectivo sobre la línea aérea no sea ejercido y mantenido por la República de Chile; o
 - iii) la línea aérea no esté constituida o no tenga su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile;
- c) dicha línea aérea sea incapaz de probar que se encuentra habilitada para cumplir las condiciones prescritas conforme a las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicables por la Parte que recibe la designación, de conformidad a la Convención para la operación de servicios aéreos internacionales; o
- d) en caso de que la línea aérea no cumpla con las leyes y/o reglamentos de la Parte que otorgue esos derechos; o
- e) la línea aérea no cumpla con operar de conformidad con las condiciones estipuladas conforme al presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación o suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo sea esencial para prevenir nuevas infracciones de leyes y/o reglamentos, dicho derecho se ejercerá únicamente después de consultar con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, de conformidad con el Artículo 15 (Consultas y Solución de Controversias) del presente Acuerdo.

3. Este Artículo no limita el derecho de cualquier de las Partes a suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de una línea aérea de la otra Parte de conformidad a las disposiciones de los Artículos 6 (Reconocimiento de Certificados), 7 (Seguridad Operacional) y 8 (Seguridad de la Aviación).

Artículo 5

Aplicación de las Leyes

1. Al entrar, permanecer o salir del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la operación y navegación de la aeronave deberán ser cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.

2. Al entrar, permanecer o salir del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga a bordo de aeronaves (incluidos los reglamentos sobre



entrada, salida, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso del correo, la reglamentación postal) deberán ser cumplidos por, o en nombre de, dichos pasajeros, tripulación y carga de las líneas aéreas de la otra Parte.

3. En la aplicación de sus reglamentos sobre inmigración, aduanas, cuarentena y reglamentos similares, ninguna de las Partes dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea por sobre una línea aérea designada de la otra Parte que se dedique a servicios de transporte aéreo similares.

4. Las líneas aéreas de una Parte Contratante deberán cumplir con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la prestación de servicios aéreos domésticos al momento de operar servicios de cabotaje prestados en el territorio esa Parte Contratante.

Artículo 6

Reconocimiento de Certificados

1. Cada Parte deberá reconocer como válidos, para efectos de prestar los servicios aéreos establecidos en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que sean emitidos o validados por el Estado responsable del control reglamentario de una línea aérea designada y que permanezcan vigentes, siempre y cuando los requisitos para dichos certificados o licencias sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con el Convenio.

2. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho a rehusarse a reconocer como válidos, para efectos de sobrevolar o aterrizar dentro de su propio territorio, certificados de competencia y licencias que la otra Parte otorgue a o validados para sus propios connacionales.

Artículo 7

Seguridad Operacional

1. Cualquiera de las Partes podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de las líneas aéreas designadas

2. Si, luego de dichas consultas, una Parte determinara que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente las normas de seguridad operacional en las áreas mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo, en cumplimiento de los estándares establecidos en ese momento de conformidad con el Convenio, la



otra Parte deberá ser informada de dichas conclusiones y de las medidas que se estimen necesarias para cumplir con dichas normas. La otra Parte deberá entonces adoptar la medida correctiva pertinente dentro de un plazo acordado.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda acordado además que cualquier aeronave operada por, o en representación de una línea aérea de una Parte, que se encuentre en servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, durante la permanencia en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones que se mencionan en el Artículo 33 de Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación correspondiente de la aeronave, las licencias de su tripulación, y que el equipo de la aeronave y el estado de ésta se ajusten a las normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio.

4. Cuando se requiera una medida urgente para garantizar la seguridad operacional de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho a retener, revocar o limitar de inmediato la autorización de operación o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte.

5. Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo será suspendida una vez que deje de existir la base para la adopción de esa medida.

6. En relación con el párrafo 2 del presente Artículo, si se determina que una de las Partes se mantiene en incumplimiento de dichas normas cuando el plazo acordado haya expirado, el Secretario General de la OACI deberá ser notificado de ello. Este último también deberá ser informado de la posterior solución satisfactoria de la situación.

Artículo 8

Seguridad de la Aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes reiteran que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del *Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el *Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el *Protocolo Complementario de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en*



los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, Complementario al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, el *Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección*, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, y cualquier otro Acuerdo sobre seguridad de la aviación que sea vinculante para ambas Partes.

2. Las Partes Contratantes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria mutua para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

3. En sus relaciones mutuas, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación y prácticas recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos del Convenio; éstas exigirán que los operadores de aeronaves incluidos en su registro o los operadores de aeronaves que tengan su domicilio social o lugar de residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen en conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte se compromete a observar las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte para la entrada en el territorio de esa otra Parte y a adoptar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y su equipaje y artículos de mano, así como la carga y suministros de la aeronave, antes y durante el embarque o la carga. Además, cada Parte considerará favorablemente cualquier solicitud que realice la otra Parte sobre medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza particular.

5. Cuando ocurra un incidente o exista la amenaza de que podría ocurrir un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se ayudarán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas destinadas a terminar de manera rápida y segura dicho incidente o amenaza de éste.

6. Cuando una Parte tenga motivos justificados para creer que la otra Parte Contratante no está cumpliendo con las disposiciones del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de la primera Parte podrán solicitar la realización de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de quince (15) días transcurridos desde la fecha de esa solicitud constituirá motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación y a los permisos técnicos de una o más líneas aéreas de la otra Parte. Cuando sea necesario por una emergencia, una Parte podrá adoptar medidas provisionales antes de transcurridos los quince (15) días.



Artículo 9

Oportunidades Comerciales

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

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relacionados con materias de ingreso, residencia y empleo, para traer a y mantener en el territorio de la otra Parte personal para servicios administrativos, de venta, técnicos, de operaciones y otros especialistas necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo.

3. Cada línea aérea designada tendrá derecho a realizar sus propios servicios en tierra en el territorio de la otra Parte (auto asistencia o "*self-handling*") o, conforme lo decida, a seleccionar de entre los agentes que compitan por la prestación tales servicios ya sea total o parcialmente. Estos derechos estarán sujetos únicamente a las limitaciones físicas que resulten de consideraciones de seguridad aeroportuaria. Cuando tales consideraciones impidan los servicios propios, la asistencia en tierra deberá estar disponible en igualdad de condiciones para todas las líneas aéreas; los cobros se basarán en los costos de los servicios prestados; y dichos servicios deberán ser comparables con el tipo y la calidad de los servicios, tal como si fuera posible usar los servicios propios.

4. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes podrán participar en la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, conforme lo decida la línea aérea, a través de sus agentes, salvo lo que se disponga expresamente en las normas sobre chárter del país en el que se origine el chárter en relación con la protección de los fondos de pasajeros, la cancelación de pasajes y los derechos a reembolso. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona será libre de adquirir dicho transporte, en la moneda de dicho territorio o en una moneda de libre convertibilidad.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y remitir a su país, cuando le sea solicitado, los ingresos locales que excedan de las sumas desembolsadas localmente, con sujeción a las leyes y reglamentos del territorio de la Parte desde donde se transfieran los ingresos. La conversión y remesa de fondos se autorizarán a la brevedad, y sin restricciones ni impuestos, al tipo de cambio aplicable para transacciones y remesas vigentes en la fecha en que la línea aérea presente la solicitud inicial de remesa.

6. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas para pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte podrán



pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda de libre convertibilidad, de conformidad con las regulaciones sobre moneda local.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial en materias tales como bloqueo de espacio ("*blocked space*"), código compartido o arrendamiento con:

- a) una o más líneas aéreas de cualquiera de las Partes, y
- b) una o más líneas aéreas de un tercer país,

siempre que dicho tercer país autorice o permita acuerdos comparables entre líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios hacia, desde y a través de un tercer país, a condición de que todas las líneas aéreas en tales acuerdos 1) tengan la debida autorización, y 2) reúnan los requisitos que normalmente se aplican a este tipo de acuerdos.

Artículo 10

Derechos y Cargos Aduaneros

1. Cada una de las Partes deberá, sobre la base de la reciprocidad, eximir a una línea aérea designada de la otra Parte en la máxima medida posible conforme a su legislación nacional, de derechos de aduana, impuestos sobre el consumo específicos, derechos de inspección y otros impuestos y gravámenes nacionales sobre las aeronaves, el combustible, los aceites lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos, incluidos motores, equipo aéreo habitual, suministros para las aeronaves (incluidos, entre otros artículos tales como alimentos, bebestibles y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta o para ser utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves) y otros artículos tales como pasajes impresos, cartas de porte aéreo, cualquier material impreso que lleve estampado el logotipo de la compañía y material publicitario habitual distribuido gratuitamente por la línea aérea designada, destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de aeronaves de la línea aérea designada de dicha otra Parte que opere los servicios acordados.

2. Las exenciones a que se refiere el presente Artículo se aplicarán a los productos que contempla el párrafo 1:

- a) introducidos en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de la otra Parte;
- b) mantenidos a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada de una Parte a la llegada o salida del territorio de la otra Parte; o
- c) subidos a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada de una Parte en el territorio de la otra Parte y destinados a ser utilizados en la operación de los servicios acordados;



independientemente de que dichos artículos sean utilizados o consumidos totalmente o no dentro del territorio de la Parte que conceda la exención, siempre que no se transfiera la propiedad de tales artículos en el territorio de dicha Parte.

3. El equipamiento aéreo regular, así como los materiales, suministros y repuestos que normalmente se mantengan a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de una Parte, podrán descargarse en el territorio de la otra Parte únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En dicho caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de esas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o eliminados de otro modo de conformidad con los reglamentos aduaneros.

4. Las exenciones previstas en el presente Artículo se aplicarán también a situaciones en las que una línea aérea designada de una Parte haya celebrado acuerdos con otras líneas aéreas para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, siempre que las otras líneas aéreas gocen de las mismas exenciones de la otra Parte.

Artículo 11

Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que puedan imponer las autoridades u organismos competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables, y no ser injustamente discriminatorios, además de estar distribuidos equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En todo caso, dichos cargos gravarán a las líneas aéreas de la otra Parte, en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables de que disponga cualquier otra línea aérea al momento de gravar los cargos.

2. Los cargos al usuario impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte podrán reflejar, pero no exceder, el costo total para las autoridades u organismos competentes de proveer las instalaciones y servicios de aeropuerto, medioambiente aeroportuario, de navegación aérea, y de seguridad en la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir la devolución de activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los que se efectúen cargos se proveerán de manera eficiente y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos recaudadores competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan los servicios e instalaciones, e instará a las autoridades u organismos recaudadores competentes de las líneas aéreas para que intercambien aquella información que sea necesaria para permitir una revisión precisa de la justificación de los gastos conforme a los principios de los párrafos 1 y 2 del



presente Artículo. Cada Parte instará a las autoridades recaudadoras competentes a que proporcionen a los usuarios un aviso razonable sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos al usuario para que los usuarios puedan expresar sus opiniones antes de efectuar los cambios.

4. Ninguna de las Partes, en procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 16 del presente Acuerdo, podrá ser responsabilizada por violar una disposición de este Artículo, a menos que a) no cumpla con iniciar una revisión del cargo o práctica que sea objeto de una queja de la otra Parte en un plazo razonable de tiempo, o bien b) a raíz de dicha revisión no tome todas las medidas a su alcance para corregir cualquier cargo o práctica que sea inconsistente con el presente Artículo.

Artículo 12

Competencia Justa

1. Cada Parte brindará una oportunidad justa y equitativa para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes puedan competir en la prestación de los servicios aéreos internacionales regidos por el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios aéreos internacionales que ofrezca sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. Conforme a este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, ni el tipo de aeronave operado por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo que se requiera por razones aduaneras, técnicas, operacionales o medioambientales bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna de las Partes podrá imponer a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, una exigencia de opción preferente, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, un cargo para evitar objeciones, o cualquier otra exigencia en cuanto a capacidad, frecuencia o tráfico que sea inconsistente con los propósitos de este Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes podrá exigir la presentación de itinerarios, programas de vuelos chárter o planes operacionales por parte de las líneas aéreas de la otra Parte para su aprobación, salvo que sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes dispuestas en el párrafo 2 del presente Artículo o que se autorice expresamente en un Anexo del presente Acuerdo. Si una Parte exige la presentación de documentos a título informativo, deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación a los intermediarios de servicios aéreos y a las líneas aéreas designadas de la otra Parte.



Artículo 13

Precios

1. Cada Parte permitirá que los precios de los servicios aéreos sean decididos por cada línea aérea designada sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

- a) la prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorios;
- b) la protección a los consumidores de precios que sean excesivamente elevados o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
- c) la protección a las líneas aéreas de precios que sean artificialmente bajos debido a un subsidio o apoyo estatal directo o indirecto.

2. Cada Parte podrá exigir la notificación o presentación ante sus autoridades aeronáuticas de los precios que se cobrarán desde o hacia su territorio por las líneas aéreas de la otra Parte. La notificación o presentación por parte de las líneas aéreas de ambas Partes podrá exigirse no más de treinta (30) días antes de la fecha propuesta de vigencia. En determinados casos, se podrá permitir una notificación o presentación en un plazo más breve que aquél que se requiere normalmente. Ninguna de las Partes exigirá la notificación o presentación por parte de las líneas aéreas de la otra Parte de los precios que cobran los fletadores al público, salvo que sea necesario sobre una base no discriminatoria a título informativo.

Artículo 14

Servicios Intermodales

No obstante cualquier otra disposición contenida en el presente Acuerdo, las líneas aéreas y los proveedores indirectos de transporte de pasajeros y carga de ambas Partes estarán autorizados, sin restricciones, para contratar, en el marco de los servicios aéreos internacionales, cualquier tipo de transporte terrestre desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes, o en terceros países, incluido el transporte desde y hacia todos los aeropuertos con servicios de aduana, e inclusive, cuando corresponda, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dichos pasajeros y carga, ya sea transportada por superficie o por aire, tendrá acceso a tramitación y a las instalaciones aduaneras del aeropuerto. Las líneas aéreas podrán optar por efectuar su propio transporte terrestre o bien gestionarlo mediante contratos con otros proveedores de transporte de superficie, incluido el transporte de superficie operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de servicios de transporte de pasajeros o carga aérea. Estos servicios intermodales podrán ofrecerse con cobro de manera individual, como un todo para el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que los pasajeros y embarcadores no sean inducidos a error en cuanto a las circunstancias de dicho transporte.



Artículo 15

Consultas y Solución de Controversias

1. Cualquier discrepancia que surja entre las Partes en cuanto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverá primero mediante consultas entre las Partes. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo mediante consultas, éstas pueden acordar someter la controversia a un tribunal arbitral.
2. Este tribunal arbitral estará integrado por tres miembros elegidos de la siguiente manera:
 - a) Cada Parte designará a un árbitro dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de la solicitud de arbitraje. Dentro de los sesenta (60) días siguientes a la designación de los dos árbitros, estos nombrarán, de mutuo acuerdo, a un tercer árbitro, quien actuará como presidente del tribunal arbitral; y
 - b) Si cualquiera de las Partes no designara a un árbitro o si el tercer árbitro no fuera designado tal como se señala en el subpárrafo a) precedente, el árbitro o los árbitros, a solicitud de cualquiera de las Partes, serán designados dentro de treinta (30) días por el Presidente del Consejo de la OACI. Si el Presidente del Consejo fuera nacional de cualquiera de las Partes, o si por cualquier razón no pudiera actuar conforme al presente artículo, el nombramiento será realizado por el Vicepresidente más antiguo que no esté inhabilitado por la misma razón.
3. Las Partes se comprometen a acatar el procedimiento, las decisiones y el laudo dictado por el tribunal arbitral. Si las decisiones dictadas de conformidad con el presente artículo no fueran observadas por cualquiera de las Partes o las líneas aéreas designadas de cualquiera de ellas, la otra Parte podrá limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado a la otra Parte que se encuentre en incumplimiento de conformidad con el presente Acuerdo.
4. Los gastos incurridos a raíz del trabajo del tribunal arbitral serán compartidos en partes iguales por las Partes.

Artículo 16

Enmiendas

1. Si alguna de las Partes considerara conveniente modificar cualquier disposición del presente Acuerdo, incluidos los Anexos al presente, podrá solicitar la celebración de consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes en relación con la modificación propuesta. Dichas consultas se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a contar de la fecha de recepción de la solicitud. Cualesquiera modificaciones acordadas de esa forma entrarán en vigor



cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas diplomáticas entre ambas Partes.

2. Cualquier modificación a los Anexos podrá hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes y entrará en vigor cuando haya sido confirmada mediante canje de notas diplomáticas.

Artículo 17

Terminación

Cualquiera de las Partes podrá notificar en cualquier momento a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará a la medianoche en el lugar de recepción de la notificación inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte, a menos que dicha notificación sea retirada por acuerdo entre las Partes antes del término de este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que haya sido recibida por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 18

Registro en la Oaci

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas, una vez firmados, serán registrados ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 19

Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota de un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes que confirme que se han completado los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.



EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Oslo, Noruega, el 24 de marzo de 2022, en duplicado, en los idiomas inglés y español, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

Por el Gobierno de Islandia



Por el Gobierno de la República de Chile



ANEXO I

Servicios Aéreos Internacionales

Sección 1 – Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas en virtud del presente Anexo tendrán derecho, de conformidad con los términos de su designación, a realizar servicios aéreos internacionales entre puntos en las siguientes rutas:

- A. Rutas para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por el Gobierno de Islandia:

Desde puntos anteriores a Islandia a través de Islandia y puntos intermedios a uno o más puntos en la República de Chile y más allá.

Para servicios exclusivamente de carga, entre la República de Chile y cualquier otro punto o puntos.

- B. Rutas para la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por el Gobierno de la República de Chile;

Desde puntos anteriores a la República de Chile a través de la República de Chile y puntos intermedios a uno o más puntos en Islandia y más allá.

Para servicios exclusivamente de carga entre Islandia y cualquier otro punto o puntos.

Se incluye cabotaje.

Sección 2 - Flexibilidad Operacional

Cada línea aérea podrá, en todos o cualquiera de sus vuelos, y a su opción:

1. Operar vuelos en cualquiera o en ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
3. Prestar servicios a puntos anteriores, intermedios y más allá en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
4. Omitir escalas en cualquier punto o puntos;
5. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
6. Prestar servicios a puntos anteriores a cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, pudiendo ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
7. Hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
8. Llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte;
9. Combinar tráfico en la misma aeronave independientemente de dónde se



origine dicho tráfico;
sin limitación alguna de dirección o geografía, y sin pérdida de ningún derecho a llevar tráfico que de otro modo se contemple en el presente Acuerdo, siempre que, sin excepción de los servicios exclusivamente de carga, el servicio cubra un punto en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

Sección 3 - Ruptura de Carga

En cualquier segmento o segmentos de las rutas antes mencionadas, cualquier línea aérea designada podrá realizar servicios aéreos internacionales sin ninguna limitación en cuanto a cambios, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, con la excepción de los servicios exclusivamente de carga, en la dirección de salida, el transporte realizado más allá de dicho punto sea la continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y, en la dirección entrante, el transporte hacia el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.



ANEXO II

Operaciones Chárter

Sección 1

Las líneas aéreas de cada Parte, designadas conforme al presente Anexo, de conformidad con los términos de su designación, tendrán derecho a llevar el tráfico chárter internacional de pasajeros (y su equipaje de acompañamiento) y/o carga (incluidos, entre otros, el agente de carga, separación y una combinación de ambos (chárter de pasajeros/carga):

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y

Entre cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países, siempre que, salvo en lo referente a vuelos chárter de carga, este servicio forme parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluya servicio a la nación de origen con el propósito de llevar el tráfico local entre la nación de origen y el territorio de la otra Parte.

En la prestación de los servicios comprendidos en el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme a este Anexo tendrán también derecho a: 1) hacer escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes, 2) realizar el tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte, y 3) combinar en la misma aeronave tráfico procedente del territorio de una Parte, procedente del territorio de la otra Parte, y el tráfico procedente de terceros países.

Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte para llevar el tráfico no comprendido en el presente Anexo en un marco de cortesía y reciprocidad.

Sección 2

Cualquier línea aérea designada por cualquiera de las Partes que realice operaciones chárter internacionales, que se originen en el territorio de cualquiera de ellas, ya sea de forma unidireccional o bidireccional, tendrá la opción de cumplir con las leyes, reglamentos y normas del chárter tanto de su país de origen como de la otra Parte. Si una de las Partes aplica diferentes normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones a una o más de sus líneas aéreas, o a líneas aéreas de distintos países, cada línea aérea designada estará sujeta al menos restrictivo de tales criterios.

Sin embargo, nada de lo contenido en el párrafo precedente limitará los derechos de alguna de las Partes a exigir a las líneas aéreas designadas en virtud del presente Anexo por cualquiera de las Partes a adherirse a las exigencias relativas a la protección de los fondos de los pasajeros y a la



cancelación de pasajes y de los derechos a reembolso.

Sección 3

Salvo en lo que respecta a las normas sobre protección al consumidor a que se refiere el párrafo precedente, ninguna de las Partes exigirá a una línea aérea designada en virtud del presente Anexo por la otra Parte, en relación con el transporte de tráfico desde el territorio de esa Parte o de un tercer país sobre una base unidireccional o bidireccional, que presente más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y normas aplicables que se mencionan en el artículo 2 del presente Anexo o de una renuncia a estas leyes, reglamentos o normas otorgadas por la autoridades aeronáuticas competentes.



CONFORME CON SU ORIGINAL



MARIA CECILIA CÁCERES NAVARRETE
Embajadora
Directora General de Asuntos Jurídicos

Santiago, 11 de enero de 2023.



