

MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA COOPERATIVA DE GUYANA.

Santiago, 06 de marzo de 2017.

M E N S A J E N° 347-364/

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 "Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana", suscrito en Santiago, Chile, el 24 de octubre de 2016.

I. ANTECEDENTES

El Convenio de Transporte Aéreo con el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana (en adelante "Convenio") 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.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL CONVENIO

El Convenio consta de un preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósitos que tuvieron a la vista para celebrarlo; y de veinte artículos.

En el Preámbulo las Partes declaran que desean promover un sistema de transporte aéreo

sobre la base de la competencia en el mercado entre las compañías aéreas, con mínima interferencia y regulación gubernamental, facilitando la expansión del transporte aéreo internacional, a los fines de hacer posible que las compañías aéreas ofrezcan al público que viaja y al que efectúa despachos una variedad de servicios a los precios más bajos, que no sean discriminatorios y no representen un abuso de la posición dominante. Todo esto, asegurando el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional.

En el articulado, a su vez, se tratan las materias que se señalan a continuación.

1. Definiciones (artículo 1)

Contiene una serie de términos y conceptos básicos del Convenio, con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación de las disposiciones de éste. Estos son: "Autoridades aeronáuticas", "Convenio", "Parte", "Transporte Aéreo", "Convención", "OACI", "Compañía aérea designada", "Precio", "Servicio aéreo internacional", "Territorio", "Cobro al usuario" y "Código compartido".

2. Concesión de derechos (artículo 2)

Se otorgan los siguientes derechos para la realización de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías aéreas designadas por la otra Parte:

- a. 1ra libertad (sobrevuelo).
- b. 2da libertad (escala técnica).
- c. 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).
- d. 5ta libertad (prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente).
- e. 6ta libertad (prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio)

f. 7ma libertad (prestar servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio), sólo para los servicios de carga exclusiva.

No se imponen limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni material de vuelo, sea propio o arrendado, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

3. Designación y autorización (artículo 3)

El Convenio contempla la múltiple designación de empresas, la necesidad de designar por la vía diplomática las empresas aéreas que ejercerán los derechos que el acuerdo concede y el principio de celeridad administrativa en el otorgamiento de las autorizaciones.

Este Convenio no exige que la propiedad sustancial y el control efectivo de las empresas aéreas se encuentren en manos de la Parte que designa o de sus nacionales, lo que favorece la inversión extranjera. Establece, en cambio, que las empresas designadas deben estar legalmente constituidas y tener la oficina principal de sus negocios en el territorio de la Parte que las designa, así como que estén en condiciones de cumplir con las leyes y reglamentos que normalmente se aplican y exigen a las operaciones aéreas comerciales. La parte que designa debe tener y mantener el control regulatorio efectivo de la compañía aérea que ha designado.

4. Revocación, suspensión o limitación de autorización (artículo 4)

Cada Parte puede adoptar este tipo de medidas por incumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 3 del Convenio y en caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos de la Parte que acepta la designación, en caso que la empresa aérea no explote los servicios en conformidad a lo prescrito en el Convenio, así como a causa de incumplimiento de las cláusulas contenidas en el Convenio en materia de seguridad (artículo 6) o seguridad de la aviación (artículo 7).

5. Seguridad Operacional (artículo 6)

Las Partes se comprometen a reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte, que aun estén vigentes. Asimismo, las Partes pueden solicitar consultas relativas a las normas de seguridad operacional, es decir, las medidas adoptadas para una operación de vuelo segura ("safety"), mantenidas por la otra Parte. En este orden de cosas, se reservan el derecho a revocar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en esta materia.

6. Seguridad de la aviación (artículo 7)

Las Partes, de acuerdo con los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, reafirman su obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita ("security") y a prestarse mutuamente toda la ayuda que sea necesaria en esta materia.

Esta norma se basa en una cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los convenios internacionales sobre seguridad y actos ilícitos cometidos a bordo de las aeronaves, citados en el artículo, son convenios ratificados por Chile.

7. Oportunidades comerciales (artículo 8)

Esta disposición contiene el compromiso de las Partes de otorgar, a las líneas aéreas designadas de la otra Parte, el derecho a transferir libremente, siempre con arreglo a las leyes y tipo de cambio oficial, los ingresos locales por concepto de venta de transporte aéreo; el derecho de abrir oficinas y mantener personal en el territorio de la otra Parte; el derecho a realizar sus propios servicios en tierra o de seleccionar entre los agentes de la competencia; el derecho a vender directamente sus servicios de transporte aéreo o hacerlo a través de agentes autorizados; el derecho a pagar los gastos locales en moneda local o de libre convertibilidad; el derecho a celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como bloqueo de espacio, código

compartido, arrendamiento de aeronaves con y sin tripulación 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 correspondientes y cumplan con los requerimientos aplicables a ese tipo de arreglos.

8. Competencia entre compañías aéreas (artículo 11)

Se consagra el principio de justa e igual oportunidad de competir en la prestación de los servicios de transporte aéreo y de regulación de la oferta por parte de las propias líneas aéreas de cada Parte. Las Partes se obligan a otorgar una justa y equitativa oportunidad para que las empresas aéreas designadas compitan en el transporte aéreo internacional autorizado en el Convenio; a adoptar medidas adecuadas para eliminar todo tipo de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente su relación competitiva; y a no limitar unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia, regularidad del servicio o tipo de aeronave operadas por las líneas aéreas de la otra Parte.

9. Precios (artículo 12)

Se establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Ello 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 discriminatorios, injustificadamente elevados por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por subvenciones o subsidios directos o indirectos.

Una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo. Las Partes pueden requerir que se registren las tarifas para fines de información.

10. Consultas y modificaciones (artículo 13)

Las Partes pueden modificar alguna disposición del Convenio mediante el mecanismo de consultas entre ambas autoridades

aeronáuticas, enmiendas que entrarán en vigor cuando las mismas se confirmen por intercambio de notas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se hayan completado por ambas Partes.

11. Solución de controversias (artículo 14)

Si surgiere alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del Convenio, se contempla la negociación directa entre ambas Partes como primera vía de solución. Si la controversia no pudiera ser resuelta de esta manera, a requerimiento de cualquiera de las Partes la disputa se someterá al conocimiento de un tribunal arbitral, comprometiéndose las Partes a acatar el procedimiento y el fallo adoptado por dicho tribunal.

12. Demás disposiciones del Convenio

Las demás disposiciones del Convenio, relativas a aplicación de las leyes (artículo 5), derechos de aduana (artículo 9), cobros al usuario (artículo 10), terminación (artículo 15), acuerdo multilateral (artículo 16), registro ante la OACI (artículo 17), no discriminación (artículo 18), sistema de reserva computarizada (SRC) (artículo 19) y entrada en vigor (artículo 20); corresponden a cláusulas usuales en esta clase de convenios de servicios aéreos y se refieren a la aplicación de la normativa internacional amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

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

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

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Convenio de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Cooperativa de Guyana", suscrito en Santiago, Chile, el 24 de octubre de 2016."

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

HERALDO MUÑOZ VALENZUELA
Ministro de Relaciones Exteriores

ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones



CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA COOPERATIVA DE GUYANA

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

Deseando promover un sistema de transporte aéreo basado en la competencia entre compañías aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y regulación gubernamental e igualdad de oportunidades;

Deseando facilitar la expansión del transporte aéreo internacional;

Deseando hacer posible que las compañías aéreas ofrezcan al público que viaja y al que efectúa despachos una variedad de opciones de servicios a los más bajos precios que no sean discriminatorios y no representen un abuso de una posición dominante, y deseando incentivar a las compañías aéreas individuales a que desarrollen e implementen precios innovadores y competitivos;

Deseando asegurar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando su seria preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, lo que pone en riesgo la seguridad de las personas o la propiedad, afectan negativamente la operación del transporte aéreo, y menoscaban la confianza pública en la seguridad de la aviación civil; y

Siendo partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:



ARTÍCULO 1 Definiciones

Para los efectos del presente Convenio, salvo que se estipule algo distinto, el término:

1. "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso del Gobierno de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su agencia o agencias sucesoras y en el caso de la República Cooperativa de Guyana, la Autoridad de Aviación Civil de Guyana o su agencia o agencias sucesoras;
2. "Convenio" significa el presente Convenio así como cualquier modificación al mismo;
3. "Parte" es un Estado que haya acordado formalmente obligarse por este Convenio;
4. "Transporte Aéreo" significa cualquier transporte público por vía aérea de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, a cambio de una remuneración, arrendamiento u otra modalidad;
5. "Convención" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - a. cualquier modificación que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94(a) de la Convención y que haya sido ratificada por ambas partes, y
 - b. cualquier Anexo o cualquier modificación al mismo adoptado en virtud del Artículo 90 de la Convención, en la medida en que dicho Anexo o modificación en cualquier momento sea efectiva para ambas Partes;
6. "OACI" designa a la Organización de Aviación Civil Internacional;
7. "Compañía aérea designada" significa la o las compañías aéreas designadas y autorizadas en conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio;
8. "Precio" significa cualquier tarifa, tasa o cobro por el transporte de pasajeros,



equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplique dicha tarifa, tasa o cobro excluida la remuneración y otras condiciones relacionadas con el transporte de correspondencia;

9. "Servicio aéreo internacional" significa, en virtud del Artículo 96 de la Convención, un servicio de transporte aéreo que pase a través del espacio aéreo por sobre el territorio de más de un Estado;
10. "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;
11. "Cobro al usuario" significa un cargo impuesto a las compañías aéreas para el suministro de aeropuertos, servicios e instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea, o de seguridad de la aviación, y
12. "Código compartido" significa un acuerdo comercial entre las compañías aéreas designadas de ambas Partes y/o las compañías aéreas de terceros países en virtud del cual operen conjuntamente una ruta específica para el transporte de pasajeros, carga y correo, uno como operador y comercializador y el otro como comercializador, en el que cada una de las compañías aéreas involucradas tenga derechos de tráfico.

ARTÍCULO 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para la realización de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías aéreas designadas de la otra Parte:
 - a) derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
 - b) derecho a efectuar escalas en su territorio para fines no comerciales; y
 - c) derecho a prestar servicios programados y no programados, para pasajeros y carga, en combinación o con fines exclusivamente de carga, entre ambos territorios, y entre el territorio de la otra Parte y cualquier tercer país,



directamente o a través de su propio territorio, y tales servicios, si fueren exclusivamente para efectos de carga, no podrán incluir ningún punto del territorio de la Parte que designe a la compañía aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias, y material de vuelo que puede ser propio, contratado, o fletado.

2. Las compañías aéreas designadas de una Parte tendrán derecho a usar todas las rutas aéreas, aeropuertos y demás instalaciones en el Territorio de la otra Parte sobre una base no discriminatoria.
3. Cada compañía aérea designada podrá, en cualquiera y todos los vuelos y a su opción:
 - a) Operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
 - b) Combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
 - c) Servir puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d) Omitir escalas en cualquier punto;
 - e) Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aviones a cualquier otro de sus aviones en cualquier punto de las rutas; sea que se trate de tráfico de pasajeros, carga y correo, o exclusivamente de tráfico de carga de un avión a otro o a varios aviones que no sean los utilizados por la misma ruta antes de la escala, independientemente de que se trate de sus propios aviones u operados bajo cualquiera de las modalidades previstas en el Artículo 8; y
 - f) Servir puntos anteriores a cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de avión o número de vuelo, pudiendo ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.
4. Nada de lo contenido en este Artículo se entenderá en el sentido de conferir a la o las compañías aéreas de una Parte el derecho a subir a bordo, en el territorio de



la otra Parte, pasajeros, equipaje, carga o correspondencia transportados a cambio de una remuneración y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar cuantas compañías aéreas desee para realizar servicios de transporte aéreo, en conformidad con el presente Convenio, y a retirar o modificar tales designaciones. Dichas designaciones serán comunicadas a la otra Parte por escrito por la vía diplomática.
2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la(s) compañía(s) aérea(s) designada(s), las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, deberán, en conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente Artículo, conceder las autorizaciones y permisos correspondientes con la mayor diligencia.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte podrán exigir a la compañía aérea designada por la otra Parte que demuestre que está capacitada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos, que rigen normal y razonablemente a la operación del transporte aéreo.
4. Cada Parte tendrá derecho a rechazar la designación que se menciona en el párrafo 2 del presente Artículo, o a imponer a una compañía aérea designada las condiciones que se estimen necesarias para el ejercicio de los derechos que se especifican en el Artículo 2 del presente Convenio, siempre que la compañía aérea no esté constituida ni tenga su domicilio principal en el territorio de la Parte que designe a la compañía aérea o el control reglamentario efectivo de la compañía aérea designada no sea ejercido ni mantenido por la Parte que designe a la compañía aérea.
5. Cuando una compañía aérea haya sido designada y autorizada de ese modo, podrá comenzar a operar los servicios convenidos en conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio y con la mayor diligencia.



ARTÍCULO 4

Revocación, Suspensión o Limitación de Autorización

1. Cada Parte se reserva el derecho a revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación otorgadas a una compañía aérea designada por la otra Parte siempre y cuando la compañía aérea no esté constituida y/o no tenga su domicilio comercial en el territorio de la otra Parte, ni la Parte que designe a la compañía aérea haya ejercido o mantenido el control reglamentario efectivo o no haya cumplido con las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Convenio. El derecho que establece el presente Artículo se ejercerá solamente previa consulta con la otra Parte.
2. Este Artículo no limita los derechos de alguna de las Partes a suspender, limitar o imponer condiciones al transporte aéreo en conformidad con las disposiciones de los Artículos 6 (Seguridad) y 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte que rigen para la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves que se dediquen al transporte aéreo, y las que rigen las medidas de migración, aduana y sanitarias también serán aplicables dentro de ese territorio a las operaciones de la compañía aérea designada de la otra Parte. Dicha aplicación no será discriminatoria para terceros países.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte que regulen el suministro de información estadística serán cumplidos por las compañías aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 6

Seguridad

1. Para los efectos de operar el transporte aéreo que establece el presente Convenio, cada Parte deberá reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de idoneidad y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que aún se encuentren vigentes.



2. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas con respecto a los estándares de seguridad que mantiene la otra Parte en relación con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves, y la operación de las compañías aéreas designadas. Si, después de dichas consultas, una de las Partes considera que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares de seguridad en estas áreas que sean a lo menos iguales a los estándares de seguridad mínimos establecidos en conformidad con la Convención, la otra Parte será notificada de dichas conclusiones y la otra Parte deberá tomar las medidas correctivas pertinentes.
3. Las compañías aéreas designadas de una Parte deberán cumplir con las normas técnicas de la otra Parte respecto a revalidación y otorgamiento del Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuyos requisitos no podrán ser discriminatorios en comparación con las compañías nacionales u otras compañías internacionales.
4. Cualquier aeronave operada por, o en nombre de una compañía aérea de una Parte que preste servicios desde o hacia el territorio de la otra Parte, deberá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que esto no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave.
5. Cada vez que sea esencial tomar medidas correctivas para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves o compañías aéreas, cada Parte se reserva el derecho a revocar o modificar inmediatamente la autorización de explotación de la compañía aérea o a suspender un vuelo en particular.

ARTÍCULO 7
Seguridad de la Aviación

1. En conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del Derecho Internacional, las Partes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita como parte integrante del presente Convenio.
2. Cada Parte deberá, a solicitud de la otra Parte, proporcionar toda la ayuda



necesaria para evitar actos de apoderamiento ilícito de una aeronave y otros actos ilícitos en contra de la seguridad de sus pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos, e instalaciones de navegación aérea, y abordar cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, suscrito en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988, siempre cuando ambas Partes sean partes de dichas Convenciones, así como cualquier otro Convenio o Protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil ratificado por ambas Partes.
4. En sus relaciones mutuas, las Partes actuarán en conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación que establece la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que tales disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes deberán exigir que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen en conformidad con tales disposiciones sobre seguridad de la aviación.
5. Cada Parte conviene en a que dichos operadores de aeronaves se les podrá exigir que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación impuestas por la otra Parte para la entrada, permanencia o salida del territorio de la otra Parte. Cada Parte deberá garantizar que se tomen medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, el equipaje de mano, así como la carga y los suministros de la aeronave, antes y durante el embarque o la estiba. Además, cada Parte considerará favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte de medidas especiales de seguridad de la aviación para afrontar una amenaza específica.



6. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros, la tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se brindarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas pertinentes destinadas a resolver de manera rápida y segura, dicho incidente o amenaza.
7. Cuando una Parte tenga motivos justificados para creer que la otra Parte vulnera las disposiciones de seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de la primera Parte podrán solicitar consultas de inmediato con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. De no llegar a un acuerdo satisfactorio sobre el particular dentro de 15 días después de la fecha de dicha solicitud, esto constituirá motivo para negar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación y a los permisos técnicos de una o más compañía(s) aérea(s) designada(s) de esa Parte. Cuando así lo requiera una emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes del transcurso de 15 días.

ARTÍCULO 8 **Oportunidades Comerciales**

1. Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo.
2. Las compañías aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho, en conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte en relación con la entrada, residencia y empleo, a ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte personal especializado de gerencia, ventas, técnico, operativo y de otro tipo necesario para la prestación del servicio de transporte aéreo acordado, en conformidad con la legislación nacional.
3. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a llevar a cabo sus propios servicios específicos de asistencia en tierra en el Territorio de la otra Parte Contratante (en adelante "servicios propios de asistencia en tierra") o, a su opción, seleccionar entre los agentes competidores de esos servicios. Dichos servicios



estarán sujetos sólo a restricciones físicas resultantes de consideraciones de seguridad aeroportuaria. Cuando dichas consideraciones impidan los servicios propios de asistencia en tierra, se dispondrá de servicios de asistencia en tierra sobre una base equitativa a todas las compañías aéreas; los cobros se basarán en los costos de los servicios prestados; y dichos servicios serán comparables al tipo y calidad de los servicios como si fuera posible contar con servicios propios de asistencia en tierra.

4. Las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes podrán dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, al arbitrio de la compañía aérea, a través de sus agentes. Cada compañía aérea designada tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirir dicho transporte en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión, sujetos a las disposiciones sobre tipo de cambio de cada Parte.
5. Cada Parte otorgará a las compañías aéreas designadas de la otra Parte el derecho a remitir a su domicilio principal los ingresos comerciales locales obtenidos en el territorio de la primera Parte por sobre las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa de fondos se autorizará a la brevedad al tipo de cambio aplicable a las transacciones y remesas corrientes al momento de la conversión y remesa.
6. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier compañía aérea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad y de código compartido, con las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes y/o una o varias compañías aéreas de una tercer país, siempre que (a) las compañías aéreas en dichos acuerdos cuenten con los correspondientes derechos de tráfico aéreo; y (b) los pasajes y cualquier otro documento relativo a las condiciones del transporte aéreo y/o guías aéreas señalen claramente al comprador o usuario del servicio, la compañía aérea que realmente vaya a operar cada segmento del servicio, y la compañía aérea con la que celebrará una relación comercial contractual.

Al operar los servicios acordados en la forma señalada precedentemente, las frecuencias utilizadas por las compañías aéreas designadas no operadoras no serán deducidas de la capacidad autorizada a menos que estas operaciones hayan sido



realizadas con empresas de terceros países.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier compañía aérea designada de una Parte también podrá establecer acuerdos comerciales, tales como el intercambio de aeronaves, arrendamientos sin tripulación, subarrendamientos de aeronaves, intercambio o arrendamiento por horas, y arrendamiento con tripulación, con o sin incluir seguros y mantenimiento con las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes y/o una o varias compañías aéreas de un tercer país, sujeto al cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional y de aviación a que se refiere el presente Convenio.

ARTÍCULO 9 **Derechos de Aduana**

1. Las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas designadas de cualquiera de las Partes, así como los equipos habituales, repuestos, combustibles, lubricantes y suministros para la aeronave (incluidos artículos tales como alimentos y bebidas) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduana, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta que sean reexportados.
2. También estarán exento de derechos lo siguiente, con la excepción de los cobros basados en el costo del servicio prestado:
 - a. víveres de la aeronave subidos a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes, dentro de los límites establecidos por las autoridades competentes de la Parte y para su uso a bordo de la aeronave dedicada a los servicios acordados con la otra Parte; y
 - b. repuestos introducidos en el territorio de una Parte para el servicio o reparación de aeronaves operadas por la o las compañía(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte en los servicios acordados.

Podrá exigirse que los equipos y suministros mencionados en los párrafos (a) y (b) precedentes sean mantenidos bajo la supervisión o el control de las autoridades aduaneras.



3. Los equipos estándar de la aeronave, así como los materiales e insumos a bordo de la aeronave de cualquiera de ellas podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte sólo con la autorización de las autoridades aduaneras de la primera Parte. En tal caso, se podrá exigir que sean mantenidos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportadas o hasta que se disponga de otro modo de ellos en conformidad con la normativa aduanera.

ARTÍCULO 10 **Cobros al Usuario**

1. Los cobros al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades impositivas competentes a las compañías aéreas designadas de la otra Parte deberán ser justos, razonables y no ser injustamente discriminatorios.
2. Cada Parte incentivará que se celebren consultas entre las autoridades o entidades impositivas competentes en su territorio y las compañías aéreas que usen los servicios e instalaciones, e incentivarán a las autoridades o entidades impositivas competentes y compañías aéreas a que intercambien aquella información que sea necesaria para permitir una revisión exhaustiva de lo razonable de los cobros.

ARTÍCULO 11 **Competencia entre Compañías Aéreas**

1. Cada Parte permitirá una oportunidad justa y equitativa para que las compañías aéreas designadas de ambas Partes puedan competir en la prestación de servicios de transporte aéreo en conformidad con el presente Convenio.
2. La capacidad de transporte aéreo internacional ofrecida por las compañías aéreas designadas será determinada libremente por cada una de ellas.
3. Ninguna de las Partes podrá limitar unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves operados por las compañías aéreas designadas 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 y siempre sobre una base no discriminatoria.

4. Cada Parte adoptará todas aquellas medidas que sean necesarias dentro de su jurisdicción para evitar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten la competitividad de las compañías aéreas de la otra Parte.
5. Cada Parte deberá minimizar las cargas administrativas de los requisitos y procedimientos de presentación en las compañías aéreas designadas de la otra Parte y asegurarse de que tales cargas y procedimientos se apliquen sobre una base no discriminatoria.

ARTÍCULO 12 **Precios**

1. Cada compañía aérea designada deberá establecer los precios del transporte aéreo. La intervención de las Partes se limitará a:
 - a. La prevención de precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
 - b. La protección al consumidor de precios que sean excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
 - c. La protección de las compañías aéreas contra precios que sean artificialmente bajos debido a la subvención o ayuda gubernamental directa o indirecta.
2. Ninguna de las autoridades aeronáuticas de las Partes podrá tomar medidas unilaterales para evitar la introducción de un precio propuesto o un precio que cobre una compañía aérea designada de cualquiera de las Partes, excepto lo dispuesto en el presente en los párrafos 3 y 4 de este Artículo.
3. Los precios que se cobren desde o hacia su territorio por las compañías 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 el precio propuesto o el precio efectivo es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente Artículo, deberá notificar a la otra Parte las razones de su descontento lo más pronto posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes harán sus mejores esfuerzos por resolver el problema. Cada Parte podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán a más tardar 30 días después de la recepción de la solicitud, y las Partes cooperarán en la obtención de la información necesaria para una solución razonable del problema. Si las partes llegan a un acuerdo con respecto a una tarifa para la cual se haya dado una notificación de disconformidad, cada Parte hará sus mejores esfuerzos por hacer efectivo dicho acuerdo. A falta de dicho acuerdo mutuo, el precio se mantendrá vigente.

ARTÍCULO 13 **Consultas y Modificaciones**

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, solicitar consultas en relación con el presente Convenio. Dichas consultas se iniciarán a la brevedad posible pero en una fecha no posterior a 45 días después de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo que se acuerde algo distinto.
2. Cualquier modificación del presente Acuerdo se hará efectiva a partir del intercambio de notas, por la vía diplomática, mediante las cuales las dos Partes se comuniquen entre sí que han completado los trámites exigidos por su legislación nacional.

ARTÍCULO 14 **Solución de Controversias**

1. Cualquier controversia que surja entre las Partes en cuanto a la interpretación o aplicación del presente Convenio será resuelta primero mediante consultas entre las Partes. Si las Partes no logran llegar a un acuerdo mediante consultas, podrán acordar someter la controversia a un tribunal arbitral.
2. Este panel arbitral estará compuesto por tres miembros establecidos de la



siguiente manera:

- a) Cada Parte designará a un árbitro dentro de treinta (30) días siguientes a la recepción de la solicitud de arbitraje. Dentro de sesenta (60) días después de que los dos árbitros hayan sido designados, éstos nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que actuará como Presidente del panel arbitral; y
 - b) Si cualquiera de las Partes no designare a un árbitro o si el tercer árbitro no fuere designado en la forma que se indica en el inciso a), el o los árbitros, a petición de cualquiera de las Partes, serán designados por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo fuere un nacional de cualquiera de las Partes, la designación será realizada por el Vicepresidente más antiguo que no esté inhabilitado por el mismo motivo.
3. Las Partes se comprometen a cumplir con el procedimiento, las decisiones y el fallo dictado por el tribunal arbitral. Si las decisiones dictadas en conformidad con los párrafos 2 y 3 del presente Artículo no fueren cumplidas por una de las Partes o por las compañías aéreas designadas de cualquiera de ellas, la otra Parte podrá limitar, impedir, o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado a la otra Parte incumplidora en virtud del presente Convenio.
 4. Los gastos incurridos como resultado del tribunal arbitral serán compartidos por igual entre las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 15 **Terminación**

1. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de poner término al presente Convenio por la vía diplomática. Dicho aviso será enviado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio terminará 12 meses después de la recepción por la otra Parte de la notificación pertinente, a menos que dicha notificación sea retirada antes del vencimiento del plazo mencionado precedentemente por acuerdo mutuo de las Partes.
2. Si la Parte no acusare recibo del aviso de terminación, dicho aviso se considerará



recibido 14 días después de la fecha en que la OACI acuse recibo del mismo.

ARTÍCULO 16
Acuerdo Multilateral

Si se hiciere efectivo un acuerdo multilateral adoptado por ambas Partes en relación con cualquier materia a que se refiere el presente instrumento, este Convenio será adaptado a las disposiciones del acuerdo multilateral.

ARTÍCULO 17
Registro ante la OACI

Este Convenio y todas sus modificaciones serán registradas ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 18
No Discriminación

Las Partes entienden que el presente Convenio se basa en el principio de No Discriminación Mutua, en cuanto a que cada Parte otorgará a la otra Parte un trato igual y no discriminatorio en relación con las compañías aéreas designadas por cada Parte, en particular en relación con los derechos y obligaciones establecidas en este Convenio, incluidos, entre otros, impuestos, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, uso de los aeropuertos, asignación de franjas horarias, o el ejercicio de derechos de tráfico acordados en el presente Convenio.

ARTÍCULO 19
Sistema de Reserva Computarizada (SRC)

1. Las Partes acuerdan que los SRC tendrán pantallas primarias integradas para las cuales:
 - a. La información relacionada con los servicios aéreos internacionales, incluida



la construcción de conexiones en esos servicios, será editada y desplegada sobre la base de criterios no discriminatorios y objetivos que no estén influenciados, directa ni indirectamente, por la compañía aérea ni por la identidad del mercado. Dichos criterios se aplicarán de manera uniforme a todas las compañías aéreas participantes;

- b. Las bases de datos de los SRC deberán ser lo más amplias posible;
 - c. Los proveedores de SRC no podrán eliminar la información presentada por las compañías aéreas participantes; dicha información deberá ser precisa y transparente; por ejemplo, los códigos compartidos y vuelos con cambio de avión y vuelos con escalas deberán ser identificados claramente con esas características;
 - d. Todos los SRC que estén disponibles para los agentes de viajes que distribuyan directamente la información sobre servicios de transporte aéreo al público viajero, ya sea en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán obligados, sino también tendrán derecho a operar en conformidad con las normas del SRC aplicables en el territorio en que se opere el SRC; y
 - e. Se permitirá a los agentes de viajes utilizar cualquiera de las pantallas secundarias disponibles a través del SRC siempre que el agente de viajes haga una petición específica de esa pantalla.
2. La Parte exigirá que cada proveedor de SRC que opere en su territorio permita que todas las compañías aéreas dispuestas a pagar una tarifa no discriminatoria puedan participar en su SRC. Las Partes exigirán que todas las instalaciones de distribución que ofrezca un vendedor del sistema sean ofrecidas sobre una base no discriminatoria a las compañías aéreas participantes. Las Partes exigirán que los vendedores de SRC exhiban, sobre una base no discriminatoria, objetiva e independiente del operador y del mercado, información sobre los servicios aéreos internacionales de las compañías aéreas que participen en todos los mercados en que deseen vender esos servicios. A petición, un proveedor de SRC deberá revelar detalles de su actualización de base de datos y los procedimientos de almacenamiento, sus criterios para la edición e información de clasificación, el peso asignado a tales criterios, así como los criterios utilizados para la selección de puntos de conexión y la inclusión de vuelos de conexión.



3. Los proveedores de SRC que operen en el territorio de una Parte tendrán derecho a introducir, mantener y poner a libre disposición de las agencias o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con los viajes en el territorio de la otra Parte siempre que el SRC cumpla con estos principios.
4. Ninguna de las Partes, en su territorio, podrá imponer ni permitir que se imponga a los proveedores de SRC de la otra Parte exigencias más estrictas, con respecto a acceso y uso de las instalaciones de comunicación, selección y uso de hardware y software de SRC, y la instalación técnica de hardware de SRC que las impuestas a sus propios proveedores de SRC.
5. Ninguna de las Partes, en su territorio, podrá imponer ni permitir que se imponga a los proveedores de SRC de la otra Parte exigencias más estrictas, con respecto a operación o venta de SRC (incluidos parámetros de edición y visualización), que las impuestas a sus propios proveedores de SRC.
6. Los SRC en uso en el territorio de una Parte que cumplan con estos principios y con otras normas reglamentarias, técnicas y de seguridad pertinentes no discriminatorias tendrán derecho a un acceso efectivo e irrestricto en el territorio de la otra Parte. Un aspecto de esto es que las compañías aéreas designadas deberán participar en dicho sistema tan plenamente en su territorio nacional como lo harían en cualquier sistema ofrecido a las agencias de viajes en el territorio de la otra Parte. Los propietarios y/u operadores de SRC de una Parte tendrán la misma oportunidad de ser propietarios y/o de operar los SRC que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte tal como lo hacen los propietarios y/u operadores de esa Parte. Cada Parte deberá velar por que sus compañías aéreas y sus proveedores de SRC no discriminen a los agentes de viajes en su territorio nacional debido a su uso o posesión de un SRC operado también en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 20
Entrada en vigor

El presente Convenio entrará en vigor 60 días después de la fecha del último



canje de notas por el que una de las Partes comunique a la otra Parte, por la vía diplomática, que se han cumplido todos los procedimientos internos necesarios.

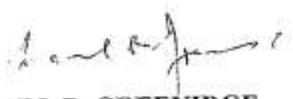
EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

HECHO en Santiago, Chile, a los veinticuatro días de octubre de dos mil dieciséis, en duplicado, en idiomas inglés y español, siendo todos los textos igualmente auténticos.

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

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA COOPERATIVA DE
GUYANA**


**HERALDO MUÑOZ VALENZUELA
MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES**


**CARL B. GREENIDGE
MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES**

CONFORME CON SU ORIGINAL



MEL ENKO SKOKNIC TAPIA
EMBAJADOR
SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES
SUBROGANTE

SANTIAGO, 28 de diciembre de 2016.