

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE 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 DE CABO VERDE", SUSCRITO EN BOGOTÁ, COLOMBIA, EL 08 DE DICIEMBRE DE 2021.

Santiago, 12 de noviembre de 2025

M E N S A J E N° 229-373/

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADAS Y
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 de Cabo Verde", suscrito en Bogotá, Colombia, el 08 de diciembre de 2021.

I. ANTECEDENTES

La regulación del sistema de transporte aéreo internacional plantea múltiples desafíos, constituyendo una materia que ofrece amplias oportunidades para fortalecer la relación entre diversos países en la promoción de la competencia entre las líneas aéreas, expandiendo oportunidades y facilitando a las personas una variedad de servicios con tarifas bajas.

El Convenio de transporte aéreo con el Gobierno de la República de Cabo Verde (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, esto es, el 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 y veinte artículos que conforman su cuerpo principal.

2. Principales disposiciones

En primer término, en el artículo 1 se definen once conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: "autoridades aeronáuticas", "convenio", "transporte aéreo", "convención", "OACI", "línea aérea designada", "tarifas", "servicio aéreo internacional", "territorio", "cargos al usuario" y "código compartido".

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; a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales; a prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga, entre los territorios de ambos países; a prestar dichos



servicios entre los territorios de las partes y cualquier tercer país, directamente; a prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por el propio territorio; , así como la séptima libertad para operaciones de carga. Asimismo, las líneas aéreas tendrán derecho a utilizar las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, entre otras facultades referidas a la prestación de los servicios aéreos.

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 y con mecanismos para exigir el debido cumplimiento normativa por las líneas aéreas designadas. Asimismo, establece como requisito para la designación que las aerolíneas se encuentren constituidas y tengan su sede principal de negocios en el territorio de la parte que las designa.

Luego, el artículo 4 complementa la regulación precedente, reconociendo 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, debiendo acudirse por regla general al mecanismo de consulta conforme las disposiciones del mismo Acuerdo.

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. Lo anterior, en referencia a materias atinentes al servicio aéreo internacional (regulación de aeronaves, migración, medidas sanitarias, entre otros).

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.

Asimismo, la precitada disposición permite a las Partes solicitar la celebración de consultas referidas a materias de seguridad relativas a la infraestructura aeronáutica y su operación por las líneas aéreas, con mecanismos que faciliten la adopción de medidas correctivas para el cumplimiento de la normativa pertinente.

Respecto de la misma materia, y como uno de los principales propósitos del Acuerdo, el artículo 7 aborda la seguridad de la aviación civil. Basándose en la cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad, elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"), la precitada disposición señala 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 el cumplimiento de dicho deber. Asimismo, establece distintos mecanismos preventivos y reactivos a incidentes o amenazas, que permitan poner término a tales situaciones.

Los siguientes artículos establecen los principios y reglas necesarias para la promoción de la competencia en el servicio aéreo internacional y el acceso a precios más bajos. Así, por ejemplo, en el artículo 8



referido a las oportunidades comerciales de las líneas aéreas - se establecen una serie de derechos para que éstas puedan realizar la prestación de sus servicios.

A continuación, en el artículo 11 se consagra el principio de competencia en la prestación de servicios aéreos, permitiendo oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas regidas por el presente Acuerdo. Entre otros aspectos, la precitada disposición indica el deber de cada Estado Parte para adoptar todas las medidas apropiadas para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal en el mercado de las líneas aéreas atingente al Acuerdo.

Seguidamente, el artículo 12 establece la libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación. Respecto del primero, las líneas aéreas determinarán los precios de sus servicios, sujetándose a la intervención de cada Estado Parte para impedir prácticas o tarifas discriminatorias, excesivamente altas o restrictivas que se originen por abuso de una posición dominante, o artificialmente bajos por apoyo o subsidio gubernamental. El segundo principio, por otro lado, impide a cada Parte actuar unilateralmente para impedir el cobro de determinadas tarifas, estableciendo un procedimiento para resolver dicha situación con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

En otro orden de consideraciones, el artículo 13 aborda las consultas y enmiendas, reconociendo la facultad de cada Estado Parte para solicitar la celebración de consultas.

A continuación, el artículo 14 establece las reglas de 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 negociación entre



ambas partes. En el caso de que la controversia no pueda ser resuelta de esta manera, las Partes podrán acordar someter el desacuerdo a un tribunal arbitral, estableciendo las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose a acatar el procedimiento, las decisiones y el fallo dictado.

3. Demás disposiciones del Acuerdo

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas, entre otras, a derechos aduaneros (artículo 9), cargos al usuario (artículo 10), terminación (artículo 15), acuerdo multilateral (artículo 16), registro en la OACI (artículo 17), no discriminación (artículo 18), sistemas computacionales de reserva (artículo 19) y entrada en vigor (artículo 20), corresponde a cláusulas usuales en esta clase de convenios 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 mérito de lo expuesto, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO :

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Convenio de transporte aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Cabo Verde", suscrito en Bogotá, Colombia, el 08 de diciembre de 2021."



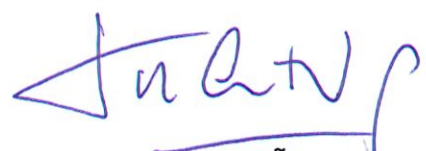
Dios guarde a V.E.,



GABRIEL BORIC FONT
Presidente de la República



ALBERT VAN KLAVEREN STORK
Ministro de Relaciones Exteriores



JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones





CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CABO VERDE





El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Cabo Verde, en adelante denominados las "Partes Contratantes";

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

Deseando facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo;

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

Deseando garantizar el grado más elevado de seguridad en el transporte aéreo y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de personas o de la propiedad, que afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

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

Han convenido lo siguiente:





ARTICULO 1

Definiciones

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

- (a) "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil o su organismo u organismos sucesores; y en el caso de la República de Cabo Verde, la Agencia de Aviação Civil o su organismo u organismos sucesores.
- (b) "Convenio" significa el presente Convenio, y cualesquiera enmienda al mismo;
- (c) "Transporte Aéreo" significa cualquier operación realizada por aeronaves en el transporte público de tráfico de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, mediante remuneración, arriendo u otra modalidad;
- (d) "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - i) Cualquier enmienda que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes, y
 - ii) Cualquier Anexo, o enmienda al mismo, adoptada en virtud del artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes;
- (e) "OACI" designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- (f) "Línea Aérea Designada" significa una o más líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 3 de este Convenio;
- (g) "Tarifas" significa los precios que deben ser pagados por el transporte de pasajeros, equipaje y de carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, con exclusión de los precios y condiciones para el transporte de correo;
- (h) "Servicio aéreo internacional" significa, conforme al artículo 96 de la Convención, un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado por sobre el territorio de más de un Estado.
- (i) "Territorio" tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 de la Convención;
- (j) "Cargos al Usuario" significa los cargos hechos a las líneas aéreas por los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea;
- (k) "Código Compartido" significa un acuerdo comercial entre las Líneas Aéreas Designadas de ambas Partes Contratantes y/o, con líneas aéreas de terceros países mediante el cual comercializan conjuntamente una ruta específica para el transporte de pasajeros, carga y correo, una en calidad de operadora y comercializadora y la otra en su calidad de comercializadora, en la que cada una de las líneas aéreas involucradas tenga derechos de tráfico.





ARTICULO 2

Otorgamiento de Derechos

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

- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c) el derecho de prestar servicios regulares y no regulares, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre ambos territorios, y entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, pudiendo dichos servicios, si son exclusivos de carga, no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias, y material de vuelo, que podrá ser propio, arrendado o fletado.

2. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán el derecho de utilizar todas las aerovías, aeropuertos y otras facilidades en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre bases no discriminatorias.

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

- a) Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.
- b) Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.
- c) Servir en las rutas un punto o puntos anteriores, intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
- d) Omitir escalas en cualquier punto o puntos.
- e) Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas, el tráfico de pasajeros, carga y correspondencia o el tráfico exclusivo de carga desde una aeronave a otra distinta o a varias aeronaves distinta(s) de aquella(s) utilizada(s) sobre la misma ruta antes de dicha escala, sea que esta(s) aeronave(s) sea(n) propia(s) u operada(s) bajo alguna modalidad de las indicadas en el Artículo Octavo.
- f) Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.





ARTICULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para realizar transporte aéreo en virtud del presente Convenio, y de retirar o cambiar tales designaciones. Dichas designaciones se transmitirán por escrito la otra Parte Contratante por vía diplomática.
2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la o las líneas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante deberán otorgar las autorizaciones y permisos apropiados con los retrasos mínimos de procedimiento, de conformidad con el párrafo 1 de este artículo, sujetas a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo.
3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden exigir a una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que le demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades en la operación de transporte aéreo.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negarse a aceptar la designación referida en el párrafo 2 de este artículo, o de imponer a una línea aérea designada las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 2 de este Convenio, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la Parte Contratante que la designa.
5. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada, podrá iniciar la operación de los servicios acordados para los cuales haya sido designada, ateniéndose a las disposiciones de este Convenio y con un mínimo de demora administrativa.

ARTICULO 4

Revocación, suspensión o limitación de la Autorización

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, si la línea aérea no está constituida ni tiene su oficina principal en el territorio de la otra Parte Contratante, 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 mencionado derecho se ejercerá sólo previa consulta con la otra Parte Contratante.
2. Este artículo no limita el derecho de cualquiera de las Partes Contratantes a suspender, limitar o condicionar el transporte aéreo, de acuerdo con las disposiciones de los artículos 6 (Reconocimiento de los Certificados y Licencias) y 7 (Seguridad).





ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos que regulen, sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida del país de las aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, y las que regulen los trámites relativos a la migración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa designada por la otra Parte Contratante, aplicación que no podrá ser discriminatoria con respecto a terceros países.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la provisión de información estadística, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 6

Reconocimiento de los Certificados y Licencias

1. Para los fines de realizar operaciones de transporte aéreo en virtud del presente Convenio, cada Parte Contratante aceptará como válidos los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias expedidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que aún estén en vigor, a condición de que los requisitos para tales certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a las normas mínimas que pudieran ser establecidas en virtud de la Convención. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar como válidos para los fines de volar sobre su territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante en lo relativo a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas, una de las Partes Contratantes comprueba que la otra Parte Contratante no mantiene ni aplica eficazmente normas y requisitos de seguridad en estos campos, que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte Contratante sobre el resultado de tales comprobaciones y las medidas que se estiman necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho a rechazar, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, en caso de que la otra Parte Contratante no tome tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.





ARTICULO 7

Seguridad

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Convenio.
2. Las Partes Contratantes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.
3. Sin que signifique una limitación a sus derechos y obligaciones generales derivados del derecho internacional, ambas Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, siempre y cuando ambas Partes Contratantes sean partes en estos Convenios.
4. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos a la Convención sobre Aviación Civil Internacional, en la medida que tales normas sobre seguridad le sean aplicables a las Partes Contratantes. Estas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.
5. Cada Parte Contratante conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas adecuadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes dará también acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte Contratante para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.
6. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.
7. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se ajusta a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en el presente





artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de dicha solicitud, será causa para rechazar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes que haya transcurrido el plazo de quince (15) días.

ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de transporte aéreo.
2. Las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán enviar al territorio de la otra Parte Contratante y mantener en él, personal administrativo, técnico operacional, de ventas y otro personal especializado, para la prestación de servicios de transporte aéreo, de conformidad con la legislación nacional.
3. Cada línea aérea designada podrá encargarse de sus propios servicios de tierra en el territorio de la otra Parte Contratante (en adelante "Servicios Autónomos") o, si lo prefiere, efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Estos servicios estarán sujetos solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan la realización de servicios autónomos, los servicios de tierra deberán ofrecerse a todas las líneas aéreas sobre una base de igualdad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios prestados y dichos servicios deberán ser comparables en clase y calidad a los servicios autónomos.
4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante directamente y, si lo desea, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada podrá vender este transporte, y cualquier persona estará en libertad de adquirirlo, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre conversión, de conformidad con las disposiciones cambiarias vigentes de cada Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a sus oficinas principales los ingresos obtenidos en el territorio de la primera Parte Contratante, una vez descontados los gastos. La conversión y remesas se permitirá con prontitud, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas en ese momento.
6. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá celebrar acuerdos comerciales tales como Código Compartido y *Block Space* con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país siempre y cuando (i) las líneas aéreas que suscriban dichos acuerdos comerciales cuenten con los derechos de tráfico correspondientes; y (ii) los billetes de pasaje aéreo y cualquier otro documento que dé cuenta de las condiciones del transporte aéreo





y/o las guías aéreas, establezcan claramente al comprador o usuario del respectivo servicio, cuál es la línea aérea que efectivamente operará cada tramo del servicio y con cuál línea aérea tendrá una relación comercial-contractual.

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

7. Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá también celebrar acuerdos comerciales tales como intercambio de aeronaves, Contratos de Arrendamiento ("*dry lease*"), Subarrendamiento, Contratos de Arrendamientos por Horas ("*Interchange*" o "*lease for hours*"), Contratos de Arrendamiento de Aeronaves con Tripulación, Seguros y Mantenimiento ("*Wet Lease*") con líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes y/o aerolínea(s) de un tercer país.

ARTICULO 9

Derechos Aduaneros

1. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo regular, piezas de repuesto, abastecimientos de combustibles, lubricantes y provisiones de la aeronave (incluyendo comida y bebidas) a bordo de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduana, siempre que ese equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados.

2. También estarán exentos de dichos derechos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

- a) los suministros de la aeronave embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante y para su consumo a bordo de la aeronave afectada a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante;
- b) los repuestos, ingresados al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, para la mantención o reparación de la aeronave utilizada por la línea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, en los servicios convenidos;

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los elementos mencionados en los subpárrafos a) y b) precedentes.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros que se encuentren a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, podrá ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha otra Parte Contratante. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o se disponga de ellos de otra manera, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.





ARTICULO 10

Cargos al Usuario

1. Los cargos al usuario que impongan los organismos competentes a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios.
2. Cada Parte Contratante estimulará la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a los organismos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso que determine si los cargos son razonables.

ARTICULO 11

Competencia entre Líneas Aéreas

1. Cada una de las Partes Contratantes dará una oportunidad justa y equitativa a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, para competir en el transporte aéreo a que se refiere el presente Convenio.
2. La capacidad de transporte ofrecida por las líneas aéreas designadas será determinada libremente por cada una de ellas.
3. Ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o los tipos de aeronaves explotadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo cuando sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operacionales o ambientales, de acuerdo a condiciones uniformes compatibles con el artículo 15 de la Convención siempre sobre bases no discriminatorias.
4. Cada una de las Partes Contratantes adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deban cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

ARTICULO 12

Tarifas

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





- a) impedir prácticas o tarifas discriminatorias;
- b) proteger a los consumidores respecto a tarifas excesivamente altas o restrictivas que se originen del abuso de una posición dominante; y
- c) proteger a las líneas aéreas respecto a tarifas artificialmente bajas derivadas de un apoyo o subsidio gubernamental directo o indirecto.

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

3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas o ante las entidades que correspondan, las tarifas, desde o hacia su territorio, que se propongan cobrar las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

4. Si cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes considera que una tarifa propuesta o en aplicación es incompatible con las consideraciones estipuladas en el párrafo 1. del presente artículo, ellas deberán notificar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad, tan pronto como sea posible. Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes harán entonces los mayores esfuerzos para resolver la cuestión entre ellas. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas. Estas consultas se celebrarán en un plazo no superior a treinta (30) días desde la recepción de la solicitud y las Partes Contratantes cooperarán a fin de disponer de la información necesaria para llegar a una resolución razonada de la cuestión. Si las Partes Contratantes logran un acuerdo sobre una tarifa respecto de la cual se presentó una notificación de disconformidad, cada Parte Contratante realizará los mayores esfuerzos para llevarlo a la práctica. Si terminadas las consultas no hay acuerdo mutuo, tal tarifa continuará en vigor.

ARTICULO 13

Consultas y Enmiendas

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas al presente Convenio. Tales consultas comenzarán a la mayor brevedad posible, pero no después de cuarenta y cinco (45) días de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que se acuerde de otro modo.

2. Cualquier modificación al presente Convenio entrará en vigor en la fecha de Intercambio de Notas en que se señale que todos los procedimientos internos necesarios se han completado por ambas Partes Contratantes.





ARTICULO 14

Solución de Controversias

1. Si surgiera alguna discrepancia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes en primer lugar tratarán de solucionarla mediante negociación entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un arreglo mediante negociación, podrán acordar someter la discrepancia a la decisión de un tribunal arbitral.
2. El arbitraje deberá llevarse a efecto por un tribunal compuesto por tres árbitros que se constituirá de la siguiente manera:
 - a) Dentro de los treinta (30) días después de recibida la solicitud de arbitraje, cada Parte Contratante designará un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después que estos dos árbitros hayan sido nombrados, designarán mediante acuerdo un tercer árbitro, que actuará como Presidente del tribunal arbitral;
 - b) Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro o si el tercer árbitro no se nombra de acuerdo al subpárrafo a) de este párrafo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá requerir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios, dentro de treinta (30) días. Si el Presidente del Consejo tiene la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, hará el nombramiento el más antiguo Vice Presidente que no esté inhabilitado por la misma causa.
3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar el procedimiento, las decisiones y el fallo adoptado por el Tribunal Arbitral. Si cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas designadas de cualquiera de ellas dejaren de acatar las decisiones adoptadas de conformidad a los párrafos 2 y 3. de este artículo, la otra Parte Contratante podrá, mientras no se acate, limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio que haya sido otorgado en virtud de este Convenio a la Parte Contratante que no cumpla.
4. Los gastos del Tribunal Arbitral serán asumidos en montos iguales por las Partes.

ARTICULO 15

Terminación

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá comunicar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Convenio a través de los canales diplomáticos. Dicha comunicación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Convenio finalizará doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación, a menos que la comunicación se retire por mutuo acuerdo antes de expirar dicho plazo.
2. Si la Parte Contratante no acusa recibo de la notificación de terminación, se entenderá que ella ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI acuse recibo de dicha notificación.





ARTICULO 16

Acuerdo Multilateral

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

ARTICULO 17

Registro en la OACI

Este Convenio y cualquier enmienda posterior a su firma deberán ser registrados en la OACI por la parte que lo haya ratificado en último lugar

ARTICULO 18

No Discriminación

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

ARTICULO 19

Sistemas Computacionales de Reserva (CRS)

1. Las Partes Contratantes acuerdan que los CRS tendrán un sistema integrado de presentación en que:
 - i) La información relativa a servicios aéreos internacionales, incluida la construcción de conexiones en estos servicios, sea editada y presentada en forma no discriminatoria y sobre la base de criterios objetivos en que la línea aérea o la identidad del mercado no influya directa o indirectamente. Dichos criterios se aplicarán en forma uniforme a todas las líneas aéreas participantes.
 - ii) Las bases de datos de los CRS deben ser lo más completas posibles.
 - iii) Los proveedores de CRS no borrarán la información entregada por las líneas aéreas participantes; dicha información será fiel y transparente; por ejemplo, los vuelos con códigos compartidos o cambio de capacidad operacional y los vuelos con escalas deben quedar claramente identificados e incluir dichas características.





iv) Todos los CRS con que cuenten los agentes de viaje que distribuyan directamente a los usuarios información sobre servicios de las líneas aéreas en el territorio de cualquiera de las Partes no solo estarán obligados, sino que tendrán derecho, a operar en conformidad con las normas de CRS aplicables en el territorio en donde se opere el CRS.

v) Los agentes de viaje podrán usar cualquiera de los sistemas secundarios disponibles mediante el CRS, siempre que el agente de viajes lo solicite específicamente.

2. Las Partes Contratantes exigirán que cada proveedor de CRS que opere en su territorio autorice a participar en sus CRS a todas las líneas aéreas dispuestas a pagar un precio no discriminatorio. Las Partes Contratantes exigirán que todos los sistemas de distribución que proporcione un proveedor se ofrezcan en forma no discriminatoria a las líneas aéreas participantes. Las Partes Contratantes deberán exigir que los proveedores de CRS presenten, en forma no discriminatoria, objetiva e independiente de embarcadores y mercados, la información sobre servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes en todos los mercados en que deseen vender tales servicios. A petición de parte, los proveedores de CRS deberán divulgar los detalles de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de la base de datos, sus criterios de edición y clasificación de la información, la importancia dada a tales criterios y los criterios usados para seleccionar los puntos de conexión e incluir los vuelos de conexión.

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

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

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

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





ARTICULO 20

Entrada en Vigor

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

En fe de lo cual los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Convenio.

Hecho en la ciudad de Bogotá, Colombia, el 08 de diciembre de 2021, en dos ejemplares del mismo tenor en lengua española y portuguesa, siendo ambos igualmente auténticos.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE CHILE**

MARTÍN MACKENNA RUEDA
Secretario General de la Junta
Aeronáutica Civil

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE CABO VERDE**

VASCO VIEIRA
Administrador Ejecutivo de la Agencia
de Aviación Civil





ACORDO DE TRANSPORTE AEREO

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA DO CHILE

E

O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CABO VERDE





O Governo da República do Chile e o Governo da República de Cabo Verde, doravante denominados "Partes Contratantes";

Desejando promover um sistema de transporte aéreo baseado na concorrência entre companhias aéreas no mercado, com um mínimo de intervenção e regulamentação governamental e igualdade de oportunidades;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades de transporte aéreo;

Desejando permitir que as companhias aéreas ofereçam aos consumidores e remetentes uma variedade de opções de serviços com tarifas mais baixas, que não sejam discriminatórias ou representem um abuso de posição dominante, e desejando encorajar as companhias aéreas a estabelecer e implementar tarifas individualmente inovadoras e competitivas;

Desejando garantir o mais alto grau de segurança no transporte aéreo e reafirmando sua profunda preocupação com atos ou ameaças à segurança das aeronaves, que ponham em risco a segurança de pessoas ou bens, que afetem adversamente as operações de transporte aéreo e minem a confiança pública na segurança da aviação civil;

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944;

Acordam o seguinte:





ARTIGO 1

Definições

Para os fins do presente Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

- (a) "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso do Chile, a Junta de Aeronáutica Civil, seu órgão ou órgãos sucessores; e, no caso da República de Cabo Verde, a Agência de Aviação Civil, seu órgão ou órgãos sucessores
- (b) "Acordo" significa este Acordo e quaisquer emendas ao mesmo;
- (c) "Transporte Aéreo" significa qualquer operação realizada por aeronave no transporte público de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação, mediante remuneração, arrendamento ou outra modalidade;
- (d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, 7 de dezembro de 1944, e inclui:
 - i) Qualquer emenda que tenha entrado em vigor em virtude do Artigo 94 a) da Convenção e tenha sido ratificada por ambas as Partes Contratantes, e
 - ii) Qualquer Anexo, ou emenda ao mesmo, adotado de acordo com o Artigo 90 da Convenção, na medida em que tal Anexo ou emenda esteja em vigor para ambas as Partes;
- (e) "ICAO" designa a Organização da Aviação Civil Internacional;
- (f) "Companhia Aérea Designada" significa uma ou mais companhias aéreas designadas e autorizadas de acordo com o Artigo 3 do presente Acordo;
- (g) "Tarifas" significa os preços que devem ser pagos pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que esses preços se aplicam, com exclusão dos preços e condições do transporte de correio;
- (h) "Serviço aéreo internacional" significa, de acordo com o Artigo 96 da Convenção, um serviço aéreo que atravessa o espaço aéreo localizado acima do território de mais de um Estado.
- (i) "Território" tem o significado que lhe é atribuído no Artigo 2 da Convenção;
- (j) "Taxas de utilização" significa as taxas cobradas às companhias aéreas por bens, instalações e serviços de aeroportos, dispositivos de navegação aérea ou segurança aérea;





(k) "Código Compartilha" significa um acordo comercial entre as Companhias Aéreas Designadas de ambas as Partes Contratantes e / ou, com companhias aéreas de terceiros países através do qual elas comercializam em conjunto uma rota específica para o transporte de passageiros, carga e correio, uma em qualidade de operador e comerciante e o outro na qualidade de comerciante, em que cada uma das companhias aéreas envolvidas detém direitos de tráfego.

ARTIGO 2

Concessão de direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos para a prestação de serviços aéreos pelas companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante:

- a) o direito de sobrevoar, o seu território, sem aterrar;
- b) o direito de realizar escalas, para fins não comerciais, no seu território; e
- c) O direito de prestar serviços regulares e não regulares, combinados de passageiros e carga, ou exclusivamente de carga, entre ambos os territórios, e entre o território da outra Parte Contratante e qualquer país terceiro, diretamente ou através do seu próprio território, podendo os referidos os serviços, se forem exclusivos de carga, não incluir nenhum ponto do território da Parte que designa a companhia aérea; Sem limitações de rotas, frequências e aeronaves, podendo ser próprios, em regime de locação ou fretamento.

2. As companhias aéreas designadas de uma Parte Contratante terão o direito de utilizar todas as rotas aéreas, aeroportos e outras instalações no território da outra Parte Contratante, em regime não discriminatório.

3. Cada companhia aérea designada, em qualquer ou todos os seus voos, pode, a seu critério:

- a) Realizar voos em qualquer direção ou em ambas.
- b) Combinar diferentes números de voo na operação de uma única aeronave.
- c) Servir nas rotas um ponto ou pontos aquém, pontos intermediários ou pontos além do território das Partes, em qualquer combinação ou ordem.
- d) Omitir escalas em qualquer ponto ou pontos.





- e) Transferir o tráfego de qualquer uma de suas aeronaves para qualquer outra de suas aeronaves em qualquer ponto das rotas, tráfego de passageiros, carga e correspondência ou tráfego exclusivo de carga de uma aeronave para outra ou para várias aeronaves diferentes daquela (s) utilizada (s)) na mesma rota antes da referida escala, quer esta (s) aeronave (s) seja (são) de sua propriedade ou operada (s) sob qualquer uma das modalidades indicadas no Artigo Oitavo.
- f) Servir pontos aquém de qualquer ponto do seu território, com ou sem alteração da aeronave ou do número do voo, podendo oferecer e anunciar ao público esses serviços como serviços diretos.

ARTIGO 3

Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar quantas companhias aéreas desejar para realizar o transporte aéreo nos termos do presente Acordo e de revogar ou alterar as referidas designações. As referidas designações serão transmitidas por escrito à outra Parte Contratante, por via diplomática.
2. Após o recebimento da referida designação, e das solicitações da companhia aérea ou companhias aéreas designadas, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante concederão as autorizações e autorizações apropriadas com os atrasos processuais mínimos, de acordo com o parágrafo 1. deste artigo, sujeito ao disposto nos parágrafos 3º e 4º deste artigo.
3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que uma companhia aérea designada da outra Parte Contratante demonstre que está qualificada para cumprir as condições estabelecidas pelas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados por tais autoridades na exploração de serviços de transporte aéreo.
4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar a aceitar a designação referida no parágrafo 2. deste artigo, ou de impor a uma companhia aérea designada as condições que considerar necessárias para o exercício dos direitos especificados no artigo 2 deste Acordo, se a companhia aérea não for constituída ou tiver sua sede no território da Parte Contratante que a designa.
5. Quando uma companhia aérea tenha sido assim designada e autorizada, poderá iniciar a operação dos serviços acordados para os quais foi designado, observando as disposições do presente Acordo e sem demora administrativa.





ARTIGO 4

Revogação, suspensão ou limitação da autorização

1. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração de uma companhia aérea designada pela outra Parte Contratante, se a companhia aérea não for constituída ou tiver sua sede no território da outra Parte Contratante, ou tenha não tenha cumprido com as leis e regulamentos referidos no artigo 5 (Aplicação das leis) do presente Acordo. O referido direito só será exercido após consulta feitas à outra Parte Contratante.
2. O presente artigo não limita o direito de qualquer das Partes Contratantes de suspender, limitar ou condicionar a exploração de serviços de transporte aéreo, ao abrigo do disposto nos artigos 6.º (Reconhecimento de certificados e licenças) e 7.º (Segurança da aviação).

ARTIGO 5

Aplicação de Leis

1. As leis e regulamentos que regulam, no território de cada Parte Contratante, a entrada, permanência e saída do país de aeronaves dedicadas ao serviço de transporte aéreo internacional, e aqueles que regulam os procedimentos relativos à imigração, alfândegas e medidas sanitárias, aplicar-se-á também, no referido território, às operações da companhia designada pela outra Parte Contratante, procedimento este que não será discriminatório em relação a terceiros países.
2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à troca de informação estatística serão observados pelas companhias aéreas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 6

Reconhecimento de certificados e licenças

1. Para efeitos de realização de operações de transporte aéreo ao abrigo do presente Acordo, cada Parte Contratante aceitará como válidos os certificados de navegabilidade e certificados de competência e as licenças passados ou declarados válidos pela outra Parte Contratante e que ainda estejam em vigor, desde que as condições exigidas para a expedição ou declaração dos referidos certificados ou licenças sejam, pelo menos, equivalentes aos padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção. No entanto, cada Parte Contratante reserva-se o direito de não reconhecer,





para efeitos de voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças passadas aos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante pode solicitar consultas sobre as normas de segurança aplicadas pela outra Parte Contratante em relação às instalações aeronáuticas, tripulações aéreas, aeronaves e operação de companhias aéreas designadas. Se, após a realização de tais consultas, uma das Partes Contratantes verificar que a outra Parte Contratante não mantém ou aplica efetivamente as normas e requisitos de segurança nestes domínios, que sejam pelo menos equivalentes aos padrões mínimos estabelecidos ao abrigo da Convenção, a outra Parte Contratante será notificada do resultado de tais constatações e das medidas consideradas necessárias para cumprir as referidas normas mínimas; e a outra Parte Contratante tomará as medidas corretivas apropriadas. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de recusar, revogar ou limitar a autorização de operação ou licença técnica de uma companhia aérea ou companhias aéreas designadas pela outra Parte Contratante, caso a outra Parte Contratante não tome as medidas apropriadas dentro de um prazo razoável.

ARTIGO 7

Segurança da aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações à luz do direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo.

2. As Partes prestarão fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. Sem que significa uma limitação dos seus direitos e obrigações gerais derivados do direito internacional, ambas as Partes Contratantes atuarão em conformidade com as disposições da Convenção sobre infrações e outros atos praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963; a Convenção para a Repressão ao apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970; a Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971 e o Protocolo para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos que prestam Serviços à Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro, 1988, desde que ambas as Partes Contratantes sejam partes nestes Acordos.

4. As Partes Contratantes acuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as normas de segurança aérea adotadas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas





como Anexos à Convenção de Chicago na medida em que essas normas de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes. Cada Parte Contratante solicitará que as companhias aéreas por ela designadas para a exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas e os operadores dos aeroportos no seu território atuem em conformidade com aquelas normas de segurança de aviação.

5. Cada Parte Contratante concorda que os seus operadores de aeronaves sejam obrigados a observar, na entrada, saída ou permanência no território da outra Parte Contratante, as disposições de segurança da aviação, em conformidade com a legislação em vigor no país e a adotar medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas no seu território para proteger a aeronave e para inspecionar os passageiros, a tripulação e seus bens pessoais, assim como a carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará também, positivamente, qualquer solicitação da outra Parte Contratante para que adote medidas de segurança especiais razoáveis para atender a uma ameaça específica.

6. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou outros atos ilícitos contra a segurança de passageiros, tripulação de aeronaves, aeroportos e instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes deverão assistir-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas, destinadas a pôr termo com rapidez e segurança a esse incidente ou sua ameaça.

7. Quando uma das Partes tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante não cumpre as disposições de segurança da aviação previstas no presente Artigo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. A incapacidade de alcançar um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias da data da solicitação, constituirá motivo para rejeitar, revogar, limitar ou impor condições à autorização de operações ou autorização técnica de uma companhia ou companhias da outra Parte Contratante. Se necessário por uma emergência grave, qualquer das Partes Contratantes poderão tomar medidas interinas antes do termo do período de um mês. Se necessário por uma emergência grave, qualquer das Partes Contratantes poderão tomar medidas interinas antes do termo do período de um mês.

ARTIGO 8

Oportunidades de negócio

1. As companhias aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes poderão estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante para a promoção e comercialização de serviços de transporte aéreo.





2. As companhias aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego, podem enviar ao território da outra Parte Contratante e nele manter, pessoal administrativo e técnico operacional, de vendas e outro pessoal especializado, para a prestação de serviços de transporte aéreo, nos termos da legislação nacional.

3. Cada companhia aérea designada poderá realizar seus próprios serviços de terra no território da outra Parte Contratante (doravante denominado “Serviços Autônomos”) ou, se preferir, fazer uma seleção entre agentes concorrentes para realizar esses serviços. Esses serviços estarão sujeitos apenas a restrições físicas derivadas de considerações relacionadas à segurança do aeroporto. Nos casos em que tais considerações impeçam a prestação de serviços autônomos, os serviços de terra devem ser oferecidos a todas as companhias aéreas em igualdade de condições; os encargos serão baseados nos custos dos serviços prestados e tais serviços devem ser comparáveis em classe e qualidade aos serviços autônomos.

4. Cada companhia aérea designada de uma das Partes Contratantes poderá realizar a venda de serviços de transporte aéreo no território da outra Parte Contratante diretamente e, se assim o desejar, por meio de seus agentes. Cada companhia aérea designada poderá vender estes serviços de transporte, e qualquer pessoa terá a liberdade de comprá-lo, na moeda do referido território ou em moedas livremente convertíveis, de acordo com as disposições cambiais vigentes de cada Parte Contratante.

5. Cada Parte Contratante concede às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante o direito de remeter às suas sedes as receitas obtidas no território da primeira Parte Contratante, após dedução das despesas. A conversão e as remessas serão permitidas imediatamente, à taxa de câmbio em vigor aplicável às transações e remessas naquele momento.

6. Ao operar ou manter os serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer companhia aérea designada por uma das Partes Contratantes pode celebrar acordos comerciais, como o de Partilha de Código (Code Share) e Bloqueio de Espaço (Block Space) com companhias aéreas designadas de qualquer uma das Partes Contratantes e / ou companhias aéreas de um terceiro país, desde que (i) as companhias aéreas que tenham assinado os referidos acordos comerciais tenham assegurado os respectivos direitos de tráfego; e (ii) os bilhetes de passagem aéreo e qualquer outro documento que estabeleça as condições do transporte aéreo e / ou as cartas de porte aéreo, informem claramente ao passageiro ou usuário do respectivo serviço, que companhia aérea irá operar de facto cada sector do serviço e qual é será considerada operadora contractual.

Nas operações nas modalidades indicadas no presente número, as frequências utilizadas pelas companhias aéreas designadas não operadoras, não serão prejudicadas na capacidade autorizada, a menos que essas operações sejam realizadas com companhias de terceiros países.





7. Ao operar ou manter os serviços autorizados nas rotas acordadas, qualquer companhia aérea designada por uma das Partes Contratantes pode também celebrar acordos comerciais, como o intercambio de aeronaves (interchange), Contratos de locação sem tripulação (“dry lease”), Sublocação, Contratos de locação por horas - (“Intercâmbio” ou “locação por horas”), Contratos de Locação de Aeronaves com Tripulação, Seguro e Manutenção (“Wet Lease”) com companhias aéreas designadas de qualquer uma das Partes Contratantes e / ou companhias aéreas de um terceiro país.

ARTIGO 9

Direitos aduaneiros

1. As aeronaves operadas em serviços de transporte aéreo internacionais pelas companhias aéreas designadas de qualquer uma das Partes Contratantes, bem como seu equipamento normal, peças de reposição, suprimentos de combustível, lubrificantes e provisões de aeronaves (incluindo alimentos e bebidas) a bordo das referidas aeronaves estarão isentos de todos direitos aduaneiros, desde que os referidos equipamentos e insumos permaneçam a bordo da aeronave até o momento da sua reexportação.

2. Ficam também isentos dos mesmos direitos, com exceção das taxas correspondentes ao serviço prestado:

a) as provisões embarcadas no território de qualquer das Partes Contratantes, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte Contratante, e para utilização a bordo da aeronave, para os serviços acordados da outra Parte Contratante;

b) as peças de reposição, introduzidos no território de qualquer das Partes Contratantes, para a manutenção ou reparação da aeronave utilizada nos serviços acordados pela companhia aérea ou companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante;

Pode ser exigido que todos os produtos referidos nas alíneas a) e b) precedentes sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

3. O equipamento normal de bordo bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves das companhias aéreas designadas de qualquer das Partes Contratantes só poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com o consentimento das autoridades aduaneiras dessa outra Parte Contratante. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das referidas autoridades até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com os regulamentos aduaneiros.





ARTIGO 10

Taxas de utilização

1. As taxas de utilização cobradas pelos organismos competentes às companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante devem ser justas, razoáveis e não discriminatórias.
2. Cada Parte Contratante estimulará a celebração de consultas entre entidades competentes em seu território e as companhias aéreas que utilizam os serviços e instalações, e incentivará as entidades competentes e as companhias aéreas a intercambiarem as informações necessárias para permitir uma avaliação detalhada para determinar se as taxas são razoáveis.

ARTIGO 11

Concorrência entre companhias aéreas

1. Cada uma das Partes Contratantes dará às companhias aéreas designadas de ambas as Partes Contratantes justa e equitativa oportunidade de concorrer nos serviços de transporte aéreo referido no presente Acordo.
2. A capacidade de transporte oferecida pelas companhias aéreas designadas será livremente determinada pelas mesmas.
3. Nenhuma das Partes Contratantes limitará unilateralmente o volume de tráfego, a frequência ou regularidade de serviço, ou o tipo ou tipos de aeronaves exploradas pelas companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante, exceto quando necessário se for exigido por razões aduaneiras, técnicas, operacionais ou ambientais, ao abrigo das condições uniformes previstas no artigo 15 da Convenção e sempre de forma não discriminatória.
4. Cada uma das Partes Contratantes deverá adotar todas as medidas apropriadas dentro de sua jurisdição para eliminar qualquer forma de discriminação ou práticas de concorrência desleal que tenham um efeito adverso sobre a posição competitiva das companhias aéreas da outra Parte Contratante.
5. Cada Parte Contratante minimizará as formalidades administrativas dos requisitos e procedimentos que as companhias aéreas designadas da outra Parte Contratante devem cumprir e assegurará que tais requisitos e procedimentos sejam aplicados de forma não discriminatória.





ARTIGO 12

Tarifas

1. Cada companhia aérea designada estabelecerá suas tarifas para os serviços de transporte aéreo. A intervenção das Partes Contratantes será limitada a:

- a) prevenir práticas ou tarifas discriminatórias;
- b) proteger os consumidores de tarifas excessivamente altas ou restritivas decorrentes do abuso de posição dominante; e
- c) proteger as companhias aéreas de tarifas artificialmente baixas derivadas de apoio ou subsídio governamental direto ou indireto.

2. Nenhuma das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes pode agir unilateralmente a fim de impedir a introdução de qualquer tarifa que se proponha cobrar ou seja cobrada por uma companhia aérea designada de qualquer das Partes Contratantes, exceto nos termos previstos nos parágrafos 3. E 4. Do presente artigo.

3. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante podem exigir que sejam notificadas ou registadas junto das mesmas ou perante as entidades competentes correspondentes, as tarifas, com origem ou destino no seu território, que as companhias aéreas da outra Parte Contratante pretendem cobrar.

4. Se alguma das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes considerar que uma tarifa proposta ou aplicada é incompatível com as considerações estipuladas no parágrafo 1 deste artigo, deverá notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante das razões de seu desacordo, com a maior brevidade possível. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes envidarão então seus melhores esforços para resolver a assunto entre elas. Cada Parte Contratante pode desta forma solicitar consultas. Essas consultas realizar-se-ão num prazo não superior a trinta (30) dias a contar da data de recepção do pedido e as Partes Contratantes cooperarão no sentido de dispor das informações necessárias para chegar a uma solução fundamentada da questão. Se as Partes Contratantes chegarem a um acordo sobre a tarifa que inicialmente merecera desacordo, cada Parte Contratante envidará seus melhores esforços para implementá-la. Se após as consultas não houver acordo mútuo, a referida tarifa manter-se-á em vigor.





ARTIGO 13

Consultas e Emendas

1. Qualquer uma das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, solicitar consultas em relação ao presente Acordo. Essas consultas terão início com a maior brevidade possível, o mais tardar no prazo de quarenta e cinco (45) dias a partir da data em que o pedido for recebido pela outra Parte Contratante, salvo se de outro modo for acordado entre as partes.
2. Qualquer emenda do presente Acordo entrará em vigor na data da troca de Notas, na qual se informem que todas as formalidades internas requeridas foram cumpridas por ambas as Partes Contratantes.

ARTIGO 14

Resolução de Diferendos

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de negociações diretas. Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar submeter o diferendo à decisão de um tribunal arbitral.
2. A arbitragem deve ser realizada por um tribunal composto por três árbitros que serão constituídos da seguinte forma:
 - a) No prazo de trinta (30) dias após a receção do pedido de arbitragem, cada Parte Contratante designará um árbitro. No prazo de sessenta (60) dias após a nomeação desses dois árbitros, eles designarão mediante acordo um terceiro árbitro, que atuará como Presidente do tribunal arbitral;
 - b) Se qualquer uma das Partes Contratantes não nomear um árbitro ou se o terceiro árbitro não for nomeado de acordo com a alínea a) deste parágrafo, qualquer uma das Partes Contratantes pode solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional que designe o árbitro ou árbitros necessários, no prazo de trinta (30) dias. Se o Presidente do Conselho tiver a mesma nacionalidade de uma das Partes Contratantes, o Vice-Presidente mais velho que não seja inabilitado pelo mesmo motivo, fará a nomeação.
3. As Partes Contratantes comprometem-se a respeitar os procedimentos, decisões e sentenças adotados pelo Tribunal Arbitral. Se qualquer das Partes Contratantes ou as companhias aéreas





designadas de qualquer uma delas deixarem de cumprir as decisões adotadas de acordo com os parágrafos 2 e 3. do presente artigo, a outra Parte Contratante poderá, enquanto não for cumprida, limitar, impedir ou revogar qualquer direito ou privilégio que tenha sido concedido ao abrigo deste Acordo à Parte Contratante que não cumpra.

4. As despesas do Tribunal Arbitral serão repartidas em partes iguais pelas Partes.

ARTIGO 15

Denúncia

1. Qualquer Parte Contratante poderá, a qualquer momento, notificar por escrito e através de canais diplomáticos à outra Parte Contratante sobre a sua decisão de denunciar o presente Acordo. Essa notificação deverá ser comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo terminará no prazo de doze meses após a data em que a outra Parte Contratante tenha recebido a notificação, a menos que a comunicação seja retirada de comum acordo antes do termo do referido período.

2. Se a Parte Contratante não acusar a receção da notificação de denúncia, entender-se-á que a mesma foi recebida no prazo de quatorze (14) dias após a data em que a ICAO acuse a receção da referida notificação.

ARTIGO 16

Acordo Multilateral

Se entrar em vigor um acordo multilateral aceite por ambas as Partes Contratantes, em relação a qualquer matéria referida no presente Acordo, o mesmo será alterado de acordo com as disposições do acordo multilateral.

ARTIGO 17

Registro ICAO

Esta Convenção e qualquer emenda subsequente à sua assinatura serão registadas na ICAO pela última parte que a ratificou.





ARTIGO 18

Não Discriminação

As Partes Contratantes asseguram que o presente Acordo se baseia no Princípio da Não Discriminação Mútua, em que cada Parte Contratante concederá à outra Parte tratamento igual, equivalente e não discriminatório em relação às companhias aéreas designadas por cada Parte Contratante, particularmente com em relação aos direitos e obrigações estabelecidos neste Acordo, incluindo, mas não se limitando a impostos, taxas, preços, oportunidades comerciais, segurança, utilização de aeroportos, alocação de faixas horárias (slots) ou o exercício de direitos de tráfego acordados neste Acordo.

ARTIGO 19

Sistemas Informatizados de Reserva (CRS)

1. As Partes Contratantes concordam que o CRS terá um sistema integrado de apresentação no qual:

- i) As informações relacionadas aos serviços aéreos internacionais, incluindo o desenvolvimento de ligações no sistema, são editadas e apresentadas de forma não discriminatória e com base em critérios objetivos nos quais a companhia aérea ou a identidade do mercado não influenciam direta ou indiretamente. Esses critérios serão aplicados uniformemente a todas as companhias aéreas participantes.
- ii) As bases de dados CRS devem ser tão completas quanto possível.
- iii) os provedores de CRS não excluirão as informações fornecidas pelas companhias aéreas participantes; tais informações devem ser fiéis e transparentes; por exemplo, os voos com partilha de código ou alteração de capacidade operacional e os voos com escalas devem ser claramente identificados e incluir essas características.
- iv) Todos os CRS que tenham agentes de viagens que distribuem diretamente aos utentes informações sobre os serviços das companhias aéreas no território de qualquer uma das Partes são obrigados a operar de acordo com os regulamentos CRS aplicáveis ao território onde se opere o CRS.
- v) Os agentes de viagens podem utilizar qualquer um dos sistemas secundários disponíveis através do CRS, desde que o agente de viagens o solicite especificamente.





2. As Partes Contratantes exigirão que cada provedor do CRS que opere em seu território autorize todas as companhias aéreas que desejem pagar um preço não discriminatório para participar de seu CRS. As Partes Contratantes deverão exigir que todos os sistemas de distribuição fornecidos por um provedor sejam oferecidos de maneira não discriminatória às companhias aéreas participantes. As Partes Contratantes deverão exigir que os provedores de CRS apresentem, de forma não discriminatória, objetiva e independente das companhias e dos mercados, informações sobre os serviços aéreos internacionais das companhias aéreas participantes em todos os mercados em que desejam vender esses serviços. Mediante solicitação, os provedores de CRS devem divulgar os detalhes de seus procedimentos de atualização e armazenamento da base de dados, seus critérios de edição e classificação da informação, a importância dada a tais critérios e os critérios utilizados para selecionar os pontos de conexão e incluir os voos de ligação.

3. Os provedores de CRS que operam no território de uma Parte Contratante terão o direito de introduzir, manter e disponibilizar livremente seus equipamentos de CRS às agências ou companhias de viagens cuja atividade principal seja a distribuição de produtos relacionados com viagens no território da outra Parte Contratante, desde que o CRS cumpra com tais princípios.

4. Nenhuma das Partes Contratantes, em seu território, deverá impor ou permitir a imposição aos provedores de CRS da outra Parte Contratante requisitos relativos ao acesso e utilização de sistemas de comunicação, seleção e utilização de equipamentos e programas de CRS e instalação técnica de equipamentos CRS mais estritos do que aqueles impostos aos seus próprios provedores de CRS.

5. Nenhuma das Partes Contratantes, em seu território, deve impor ou permitir a imposição aos provedores de CRS da outra Parte Contratante requisitos relativos à apresentação (incluindo requisitos de edição e apresentação), operação ou venda de CRS distintos dos impostos aos seus próprios provedores de CRS.

6. Os CRS em uso no território de uma Parte Contratante que cumpram estes princípios e outras normas regulamentares, técnicas e de segurança de forma não discriminatórias terão direito a acesso efetivo e livre no território da outra Parte Contratante. As companhias aéreas designadas participarão no referido sistema com a mesma liberdade que em seu território nacional, como em qualquer sistema oferecido a agentes de viagens no território da outra Parte Contratante. Os proprietários / operadores de CRS de uma Parte Contratante devem ter a mesma oportunidade de possuir / operar CRS que estejam em conformidade com estes princípios no território da outra Parte Contratante que os proprietários / operadores dessa Parte Contratante. Cada Parte Contratante deverá assegurar que suas companhias aéreas e seus provedores de CRS não concedam tratamento discriminatório aos agentes de viagens em seu território nacional pela utilização ou posição de um CRS que também opere no Território da outra Parte Contratante.





ARTIGO 20

Entrada em Vigor

O presente Acordo entrará em vigor no prazo de sessenta (60) dias após a data da receção da última notificação por via diplomática, de que foram cumpridos os respetivos requisitos de direito interno necessários o efeito.

Em fé do que, os abaixo-assinados, devidamente autorizados por seus respetivos Governos, assinam o presente Acordo.

Feito na cidade de Bogotá, no dia 08 de dezembro de 2021, em dois originais do mesmo teor, em espanhol e português, sendo ambos igualmente autênticos.

**PELO GOVERNO DA
REPÚBLICA DO CHILE**

MARTÍN MACKENNA RUEDA
Secretário Geral da Junta Aeronáutica
Civil

**PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
DO CABO VERDE**

VASCO VIEIRA
Administrador Executivo da Agência de
Aviação Civil



CONFORME CON SU ORIGINAL



Maria Cecilia Cáceres Navarrete
MARIA CECILIA CÁCERES NAVARRETE
Embajadora
Directora General de Asuntos Jurídicos

Santiago, 11 de enero de 2023.



Informe Financiero

Proyecto de acuerdo que aprueba el “convenio de transporte aéreo entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Cabo Verde”, suscrito en Bogotá, Colombia, el 08 de diciembre de 2021

Mensaje N°229-373

I. Antecedentes

El 8 de diciembre de 2021, ambas partes involucradas pactaron bilateralmente un acuerdo de servicios aéreos, el cual establece los siguientes derechos para las líneas aéreas designadas por los países:

- a) Derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar.
- b) Derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales.
- c) Derecho a prestar servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo o exclusivamente carga.
- d) Derecho a prestar los servicios descritos en el punto anterior entre los territorios de los países y cualquier tercer país, directamente o a través del propio territorio.
- e) Derecho a prestar servicios de carga entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, sin pasar por su propio territorio.

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 los 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, al cual ambas partes se encuentran adscritas, la adhesión de Chile a este nuevo pacto **no tendrá incidencia sobre el presupuesto fiscal**.



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 308GG

I.F. N°308/15.10.2025

III. Fuentes de información

- Acuerdo Sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Cabo Verde.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Informe técnico-jurídico y preinforme financiero, Junta de Aeronáutica Civil.





Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 308GG

I.F. N°308/15.10.2025



JAVIERA MARTÍNEZ FARIÑA
Directora de Presupuestos

Visado Subdirección de Presupuestos:



Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:

