

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

16626

*CONVENIO entre el Gobierno de Chile y el Gobierno de España relativo a Servicios de Transporte Aéreo Comercial, hecho en Santiago de Chile el 17 de diciembre de 1974.*

El Gobierno de Chile y el Gobierno de España, deseosos de desarrollar y fortalecer las relaciones mutuas entre los dos países en el campo del transporte aéreo, han resuelto concluir el siguiente Convenio:

### ARTICULO 1

1. Para los efectos de la interpretación y aplicación del presente Convenio y de su Anexo, y a menos que en su texto se defina de otro modo:

a) El término «autoridades aeronáuticas» se refiere, en el caso de Chile, a la Junta de Aeronáutica Civil, y en el caso de España, al Ministerio del Aire, Subsecretaría de Aviación Civil o, en ambos casos, a las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones que ejerzan las autoridades;

b) El término «empresa aérea designada» se refiere a la empresa de transporte aéreo que, en conformidad con lo prescrito en el artículo 3.º, una Parte Contratante designe para proporcionar los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio;

c) Los términos «territorio», «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional» y «escala para fines no comerciales» tienen el mismo significado que les dan los artículos 2.º y 98 del Convenio de Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1974;

d) El término «rutas especificadas» significa las rutas establecidas o que se establecieron en el Anexo al presente Convenio; y

e) El término «servicios convenidos» significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las estipulaciones del presente Convenio, pueden establecerse en las rutas especificadas.

2. El Anexo al presente Convenio se considerará como parte integrante del mismo y toda referencia que a él se haga se entenderá que comprende dicho Anexo, a menos que expresamente se disponga lo contrario.

### ARTICULO 2

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales entre sus respectivos territorios en las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio.

2. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante gozarán mientras exploten los servicios convenidos en las rutas especificadas de los siguientes derechos:

a) A sobrevolar sin aterrizar a través del territorio de la otra Parte Contratante;

b) A hacer escala en dicho territorio para fines no comerciales;

c) A hacer escala en dicho territorio con el propósito de desembarcar y embarcar pasajeros, correo y carga en tráfico aéreo internacional procedente de o con destino a la otra Parte Contratante; y

d) A hacer escala en dicho territorio con el propósito de desembarcar o embarcar pasajeros, correo y carga en tráfico aéreo internacional procedente de o con destino a otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo al presente Convenio.

3. Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a la empresa aérea designada por una Parte Contratante, derechos de tráfico de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

### ARTICULO 3

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito, por la vía diplomática, ante la otra Parte Contratante, la empresa de transporte aéreo que ha de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del presente artículo, conceder sin demora a la empresa aérea designada las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. La autoridad aeronáutica de una de las Partes Contratantes podrá exigir que la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante demuestre que está en condiciones de cumplir con las Leyes, Reglamentos y disposiciones que regulan la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negar la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2) de este artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio, por parte de una empresa aérea designada, de los derechos especificados en el presente Convenio, cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa se hallen en manos de la Parte Contratante que la haya designado, o de sus nacionales.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de ese modo designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos.

6. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de sustituir, en la forma prevista en el punto 1) del presente artículo, una empresa aérea designada por otra. La nueva empresa aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la línea aérea a la que sustituye.

### ARTICULO 4

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación concedida a la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, o de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) Cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad o el control efectivo de esa empresa se halle en manos de la Parte Contratante que haya designado la empresa o de sus nacionales, o

b) Cuando esta empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado tales derechos, o

c) Cuando la empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1) de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

### ARTICULO 5

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, el combustible, lubricantes y suministros (incluso alimentos, bebi-

das y tabaco) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduanas, de inspección y demás derechos que graven la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su salida de dicho territorio.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y gravámenes, con excepción de los cargos por servicios prestados:

a) Los suministros de a bordo embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios convenidos de la otra Parte Contratante;

b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante; y

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante y dedicada a los servicios convenidos, incluso cuando estos suministros se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual se hayan embarcado.

3. Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos mencionados en los párrafos a), b) y c) precedentes.

4. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que salgan de dicho territorio o hayan recibido otro destino debidamente autorizado.

#### ARTICULO 6

Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes estarán sometidos únicamente a simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduanas y de otros derechos similares.

#### ARTICULO 7

1. Los servicios convenidos tendrán por objeto principal satisfacer con una capacidad adecuada las demandas del tráfico desde o hacia el país al cual pertenece la empresa aérea designada en relación con las rutas especificadas en el Anexo al presente Convenio.

2. Las empresas aéreas designadas deberán tomar en consideración en los recorridos comunes sus intereses mutuos a fin de no afectar en forma indebida sus servicios respectivos.

3. El derecho a embarcar y desembarcar en los respectivos territorios de las Partes Contratantes tráfico internacional con destino o procedente de terceros países, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.º (d) y en el Anexo al presente Convenio, será ejercido conforme a los principios generales de desarrollo ordenado del tráfico aéreo internacional, aceptado por ambas Partes Contratantes, y en tales condiciones que la capacidad sea adaptada a:

a) La demanda de tráfico desde y hacia el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la empresa, y

b) A las exigencias de una operación económica de las empresas aéreas designadas.

#### ARTICULO 8

1. Las tarifas que la empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes aplique al transporte destinado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas de las otras empresas de transporte aéreo.

2. Si es posible, las tarifas mencionadas en el párrafo 1) de este artículo serán fijadas de común acuerdo por las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, en consulta con las otras empresas que explotan toda la ruta o parte de la misma, y, de ser factible, se utilizará el procedimiento de

fijación de tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

3. Las tarifas así convenidas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes por lo menos treinta días antes de la fecha prevista para que entren en vigor. En casos especiales podrá reducirse este plazo, siempre que estén de acuerdo dichas autoridades.

4. Si por cualquier motivo no puede fijarse una tarifa según las disposiciones del párrafo 2) de este artículo, o si una tarifa no fuese aprobada por la autoridad aeronáutica de una de las Partes Contratantes dentro del plazo señalado en el párrafo 3) de este mismo artículo, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa de común acuerdo.

5. Si las autoridades aeronáuticas no pueden convenir en la aprobación de una tarifa cualquiera, la controversia será resuelta de conformidad con las disposiciones del artículo 10 del presente Convenio.

6. Con arreglo a las disposiciones del párrafo 3) de este artículo, ninguna tarifa entrará en vigor si la autoridad aeronáutica de una de las Partes Contratantes no la aprueba.

7. Las tarifas establecidas de acuerdo a las disposiciones de este Convenio continuarán en vigor hasta que se hayan fijado nuevas tarifas de conformidad con las disposiciones de este artículo.

#### ARTICULO 9

1. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán entre sí con un espíritu de estrecha colaboración, a solicitud de cualquiera de ellas, para los fines de garantizar la observancia de los principios y el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Convenio, e intercambiarán aquella información que sea necesaria para esos fines.

2. En el caso de surgir discrepancias entre las Partes Contratantes con motivo de la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes deberán tratar, en primer término, de darles solución por medio de consultas directas entre sus autoridades aeronáuticas. En caso de que no llegasen a una solución, las Partes Contratantes deberán intentar resolverlas a través de la vía diplomática.

3. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución en virtud de los procedimientos señalados en el párrafo precedente, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercero designado por los dos anteriores, que actuará como Presidente del Tribunal Arbitral. Cada Parte Contratante nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta días contados desde la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro se nombrará dentro de un nuevo plazo de sesenta días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido designado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre él a los árbitros que no hubieren sido designados oportunamente. En tal caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal Arbitral.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir toda decisión tomada de acuerdo con el párrafo 3) del presente artículo.

#### ARTICULO 10

1. En caso de que una de las Partes Contratantes estime conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio o de su Anexo, podrá solicitar a la otra Parte Contratante el inicio de consultas entre las autoridades aeronáuticas.

2. Las modificaciones al Convenio mismo entrarán en vigencia en la fecha del canje de notas diplomáticas por las cuales ambos Gobiernos se comuniquen que han sido aprobadas de conformidad con sus respectivas disposiciones constitucionales.

3. Las modificaciones al Anexo se convendrán directamente entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, se confirmarán mediante canje de notas diplomáticas y entrarán en vigencia en la fecha de este canje de notas.

## ARTICULO 14

Toda consulta entre las autoridades aeronáuticas podrá realizarse verbalmente o por correspondencia y deberá iniciarse, salvo acuerdo en contrario, dentro de un plazo de sesenta días contados desde la fecha de recepción de la respectiva solicitud.

## ARTICULO 12

Las estipulaciones de cualquier Convenio multilateral que sea obligatorio para ambas Partes Contratantes prevalecerán sobre las del presente Convenio que, sin perjuicio de lo anterior, se enmendará para que esté en armonía con aquél.

## ARTICULO 13

Cada una de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha en que sea recibida por la otra Parte Contratante, a menos que se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de tal plazo. Si la Parte Contratante no acusare recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

## ARTICULO 14

El presente Convenio y cualquiera enmienda del mismo deberán ser registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

## ARTICULO 15

El presente Convenio se aplicará provisionalmente desde el momento de su firma, de acuerdo con las respectivas facultades legales y administrativas de las Partes, y entrará en vigencia definitiva después de que cada una de ellas haya notificado a la otra la conclusión de las formalidades requeridas por su propia legislación.

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

Hecho en dos ejemplares, en idioma español, en Santiago el 17 de diciembre de 1974.

Por el Gobierno de Chile,  
*Patricio Carvajal*

Por el Gobierno de España,  
*Luis García de Llera*

## MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO

En Santiago, el 17 del mes de diciembre de 1974, las autoridades aeronáuticas de Chile y España, representadas respectivamente por el señor Director general de Aeronáutica Civil y Presidente subrogante de la Junta de Aeronáutica Civil, Coronel (R) don Ernesto Miranda Díaz y por el excelentísimo señor Embajador de España, don Luis García de Llera y Rodríguez, han convenido lo siguiente:

I. En cumplimiento de lo estipulado en el párrafo 1 del Anexo al Convenio relativo a Servicios de Transporte Aéreo Comercial celebrado entre los Gobiernos de Chile y España, con esta misma fecha, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes determinan, de común acuerdo, los puntos intermedios y puntos más allá de las rutas especificadas en el párrafo 1 del referido Anexo en la siguiente forma:

## A. Rutas españolas:

1) Ruta Atlántico Sur: Desde puntos en España, vía un punto en Africa Occidental, Río de Janeiro, Sao Paulo, Montevideo, Buenos Aires, Asunción a Santiago de Chile y puntos más allá en el Océano Pacífico;

2) Ruta Atlántico Medio: Desde puntos en España, vía San Juan de Puerto Rico, un punto en Venezuela, un punto en Colombia, Panamá, Quito o Guayaquil, Lima, La Paz a Santiago de Chile y puntos más allá en el Océano Pacífico.

## B) Rutas chilenas:

1) Ruta Atlántico Sur: Desde puntos en Chile, vía Buenos Aires, Río de Janeiro, un punto en la costa occidental de Africa entre Nigeria y Mauritania (ambos incluidos) a Madrid y más allá a París, Franckfort y dos de entre los siguientes puntos: Un punto en Suiza, Roma, Amsterdam y Londres;

2) Ruta Atlántico Medio: Desde puntos en Chile, vía La Paz, Lima, Quito o Guayaquil, un punto en Colombia, Panamá, un punto en Venezuela, San Juan de Puerto Rico a Madrid y más allá a París, Franckfort y dos de entre los siguientes puntos: Un punto en Suiza, Roma, Amsterdam y Londres.

II. La empresa aérea designada por España tendrá que operar el tramo de la ruta Sao Paulo-Santiago, al menos con las escalas intermedias que viene operando en la actualidad. No obstante, cuando por cualquier motivo la empresa española deje de operar Montevideo, podrá efectuar dicho tramo con una sola escala.

III. La empresa aérea designada de Chile no ejercerá derechos de tráfico entre San Juan de Puerto Rico y Madrid.

IV. a) La empresa aérea designada de Chile no podrá ejercer derechos de tráfico en pasajeros y carga entre Venezuela y España que excedan del valor económico de los ejercidos por la empresa aérea designada de España entre Panamá y Santiago y entre Guayaquil y Santiago.

b) Si la empresa aérea designada de España no opere o dejare de operar entre Panamá y Santiago y entre Guayaquil y Santiago, la empresa aérea designada de Chile gozará de una cuota de tráfico entre Venezuela y España de cinco pasajeros por vuelo en cada sentido, en lo que respecta a pasajeros, y de una proporción en el volumen total de carga entre Venezuela y España que corresponda a la relación entre la cuota de pasajeros antes señalada y el volumen total de pasajeros entre Venezuela y España. Estas cuotas serán acumulables por períodos mensuales.

c) En el caso de que la empresa aérea designada de España opere sólo uno de los tramos Panamá-Santiago o Guayaquil-Santiago, la cuota de tráfico de la empresa entre Venezuela y España será la que arroje lo estipulado en la letra a) del presente párrafo IV respecto del sector operado por la empresa española y la mitad de la cuota señalada en la letra b) del presente párrafo IV respecto del sector no operado por la empresa española.

V. La capacidad que podrán ofrecer los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas se determinará por acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

VI. En conformidad a lo dispuesto en el párrafo V que precede, las autoridades aeronáuticas convienen que la empresa aérea designada de cada Parte Contratante podrá operar cada una de las rutas especificadas en su respectivo cuadro de rutas con una frecuencia de dos vuelos semanales en cada sentido con aeronaves de cualquier capacidad, pero con una oferta respecto de Santiago para la empresa española y de Madrid para la empresa chilena, limitada a ciento cincuenta asientos en cuanto a pasajeros y, en cuanto a carga y equipaje, a la que pueda transportar en su bodega normal de carga una aeronave, de tipo Douglas DC-8/52 u otra similar, siempre que no sea carga llevada en contenedores.

VII. Mientras la empresa designada de Chile no opere la ruta Atlántico Medio, señalada en el párrafo I, B, 2) de este documento, podrá operar hasta un total de tres frecuencias en la ruta Atlántico Sur, señalada en el párrafo I, B, 1), adicionada con escala comercial en Montevideo, con la limitación de que no podrá ejercer derechos comerciales de quinta libertad en más de dos frecuencias semanales entre Buenos Aires y Madrid, Montevideo y Madrid y Río de Janeiro y Madrid.

VIII. El punto en la costa occidental de Africa que podrá operar la empresa designada de Chile no podrá ser Dakar, Lagos ni Abidjan.

IX. Los puntos más allá de Chile en el Océano Pacífico que podrá operar la empresa aérea designada de España serán de un valor económico equivalente a los puntos más allá de España incluidos en las rutas chilenas y serán determinados de común acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Por la autoridad aeronáutica  
chilena,  
*Ernesto Miranda Díaz*

Por la autoridad aeronáutica  
española,  
*Luis García de Llera*

El presente Convenio es de aplicación provisional desde el momento de su firma, y entró en vigor definitivamente el 16 de junio de 1975, fecha de la última de las comunicaciones cruzadas entre ambos países, notificándose el cumplimiento de los respectivos requisitos constitucionales.

Lo que se hace público para conocimiento general.  
Madrid, 24 de julio de 1975.—El Secretario general Técnico,  
*Enrique Thomas de Carranza.*